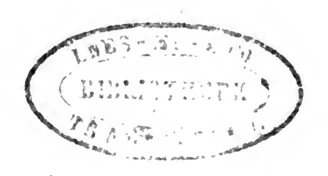


TAH
Bruyssel

# L'INDUSTRIE & LE COMMERCE

## EN BELGIQUE




MARC MICHEL REY
IMPRIMERIE DE BOUILLON
HERITAGE OBLIGE
M. WEISSENBRUCH
IMPRIMEUR DU ROI
BRUXELLES.

# L'INDUSTRIE & LE COMMERCE

## EN BELGIQUE

### LEUR ÉTAT ACTUEL & LEUR AVENIR

PAR

ERNEST VAN BRUYSSEL

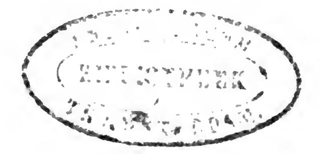
BRUXELLES
C. MUQUARDT, ÉDITEUR
PLACE ROYALE

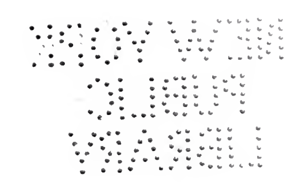
LEIPZIG
MÊME MAISON
3, RUE ROYALE

GAND
MÊME MAISON
30, PLACE D'ARMES

1868







# AVANT-PROPOS

Notre livre a pour objet de placer sous les yeux du lecteur un tableau fidèle de l'état actuel de l'industrie et du commerce belges, ainsi que d'appeler l'attention publique sur certaines questions, d'une importance vitale, qui se rattachent intimement à leur prospérité.

Nous n'avons fait usage, dans nos démonstrations, que de documents officiels, soigneusement contrôlés. Tous ne sont pas, peut-être, d'une exactitude absolue, mais ils se rapprochent assez de la vérité pour la faire pressentir. La boussole, comme la statistique, n'a-t-elle pas ses déviations, et quelqu'un songerait-il cependant à en contester la valeur?

La méthode que nous avons suivie est fort simple, et nous a été imposée en quelque sorte par la nature même de notre sujet. Tout peuple est un être collec-

tif, ayant des qualités et des défauts, des passions et des habitudes, qui lui constituent une individualité. Pour juger de l'importance de ses travaux, il faut connaître les biens naturels dont il dispose, examiner l'usage qu'il en fait, et se rendre compte du parti qu'on peut tirer des objets manufacturés sortis de ses mains. Ces recherches faites, il ne reste plus qu'à conclure, et à proposer les améliorations que la situation pourrait réclamer. Nous avons donc partagé notre œuvre en quatre grandes divisions, comprenant l'examen du domaine belge; des appréciations sur la manière dont on l'exploite; une étude approfondie sur le commerce auquel cette exploitation a donné lieu, et diverses propositions concernant les moyens d'étendre et de développer nos relations commerciales et industrielles. Nous n'osons nous flatter d'avoir entièrement accompli la tâche que nous nous sommes imposée, mais nous espérons au moins que nos efforts contribueront à la rendre plus facile à ceux qui viendront après nous.

# TABLE DES MATIÈRES

## I

## DU DOMAINE BELGE, ET DE SON EXPLOITATION

Pages.

Densité de la population. — Déficit annuel des récoltes. — Nécessité d'y suppléer par le commerce et l'industrie. — Nos relations mercantiles sont-elles susceptibles d'extension ? — Ressources naturelles du sol. — Nos gisements houillers. — Leur valeur industrielle. — Nos trésors minéralogiques. — Qu'en fait-on ? . . . . . . . 1

## II

## AGRICULTURE

Observation préliminaire. — La Belgique à diverses époques. — Son étendue productive. — Progrès réalisés dans nos exploitations rurales. — Défrichements. — État florissant de notre agriculture. — Ses erreurs. — Considérations générales à ce sujet . . . . . . . . 10

## III

## INDUSTRIE

§ 1. Études sur l'extraction et le commerce du charbon. — Nos mines métalliques. — Leur outillage. — Leurs produits, comparés à ceux de la France, de l'Angleterre et de l'Allemagne. — Préparation des métaux. — Nos usines minéralurgiques et leurs relations commerciales . . . . . . . . . . 17

Pages.

§ 2. L'armurerie liégeoise. — Son origine et ses progrès. — Ralentissement de cette fabrication. — Ses causes. — Commerce des armes. — La coutellerie belge. — Importation et exportation. — Ateliers de construction des machines et des mécaniques. — L'établissement de Seraing. — Autres usines. — Leurs relations commerciales . . . . . . . . . 33

§ 3. Nos premières verreries. — Développement de cette industrie. — Ses principaux établissements. — Leur production. — Commerce des vitres. — Fabrication des bouteilles et fioles. — Cristallerie et gobeleterie. — Fabrication des glaces. — Des vitraux modernes. — Notes sur la céramique belge. — Les terres cuites, la faïence et la porcelaine . . 40

§ 4. L'orfévrerie en Belgique. — Les bronzes d'art et les ouvrages en métaux repoussés. — La chimie industrielle, ses produits et leur commerce. — Nos manufactures de couleurs, de teintures et de vernis. — Épuration des huiles minérales. — Nos marbreries . . . . . . . . . . . . . . . . . 52

§ 5. Exploitation du règne végétal. — Culture du lin. — Les fluctuations de l'industrie linière. — Son état actuel. — Ses produits. — Ses débouchés. — Les dentelles et les tulles. — Détails sur leur fabrication et leur commerce. — Broderies et passementeries . . . . . . . . . . . . . . . . 62

§ 6. Le coton. — Son introduction en Belgique. — Subdivisions de l'industrie cotonnière. — La crise américaine et ses conséquences. — Importance de nos filatures. — Importations et exportations. — Obligations imposées à nos fabricants. — La bonneterie de coton et de lin, sa fabrication et son négoce . . 76

§ 7. La meunerie belge. — Ses principaux établissements. — Circonstances favorables à leur développement. — Commerce des farines. — Le pelage du riz. — Nos amidonneries. — Fabrication de la fécule. — Les pâtes d'Italie et les vermicelles. — Nos moulins à huile. — Production et commerce des tabacs. — Les houblons. — Brasseries et distilleries. . . 83

Pages.

§ 8. Les vinaigreries. — Leur classification. — Production belge et française. — Droits d'accise. — L'industrie saccharine. — Ses divisions. — Culture de la betterave. — Nos raffineries. — Leur activité industrielle et commerciale. — Quelques observations à ce sujet. — Progrès de l'industrie des sucres. — La chicorée, sa production et son négoce. — Le chocolat. — Conserves de fruits et de sirops. — Le caoutchouc . . . . . . . . . . . . . . . . 98

§ 9. Les matières ligneuses. — Leur production en Belgique et en France. — Établissements de sciage et de débit des bois. — Les écorces à tan. — Vannerie, boissellerie et tonnellerie. — Ouvrages de menuiserie, de parqueterie et d'ébénisterie. — Nos sculpteurs sur bois. — Tabletterie belge. — Charronnage et carrosserie . . . . . . . . . . . 108

§ 10. Les matières animales. — Progrès de l'industrie lainière. — Ses principaux centres de fabrication. — Commerce de laines. — Filatures de laines peignée et cardée. — Leur production. — Travail du tissage. — Transactions mercantiles. — Les tissus de laine rase. — Nos concurrents roubaisiens. — Les tapis. — Fabrication des châles. — La bonneterie de laine . . . . . . . . . . . . . . 115

§ 11. Les soieries. — Détails sur cette industrie en Belgique. — La chapellerie. — Préparation et appropriation des peaux et des cuirs. — La tannerie belge. — Nos corroieries et nos mégisseries. — Fabrication et commerce des gants de peau. — La cordonnerie, la sellerie et la bourrellerie . . . . 136

§ 12. Préparation des fourrures. — La brosserie — Fabrication du noir animal ou noir d'ivoire et des colles-fortes. — Les bougies stéariques. — Nos savonneries. — Imprimerie et fonderie de caractères. — Nos papeteries. — Industries qui s'y rattachent. — Appareils d'optique et de photographie. — Instruments de l'art médical. — Nos facteurs de pianos et nos luthiers . . . . . . . . 146

§ 13. Idées générales sur l'industrie belge. — Son activité. — Sa production, appliquée aux objets utiles,

Pages.

et de grande consommation. — Avantages de ce système. — Ses conditions de réussite. — Nos achats de matières premières sur les marchés européens. — Pertes résultant de ce commerce indirect. — Les Belges manquent-ils d'esprit d'initiative? — Cette opinion combattue par des faits. — Leurs colonies en Amérique. — Mauvaise organisation de leurs relations commerciales. — Développement incomplet de l'esprit mercantile. — Autres observations concernant l'état de notre industrie. — Conclusion. . . . . . . . . . 158

## IV

## COMMERCE

§ 1. Sa nature et ses subdivisions. — Nos relations extérieures. — Du commerce spécial de Belgique. — Ses rapports peu fréquents avec les marchés coloniaux. — Observations à ce sujet . . . . . . 179

§ 2. Nos relations commerciales avec la France. — Rareté du pavillon belge dans les ports français. — Nos rapports avec l'Espagne. — Mouvement maritime entre la Belgique et cette contrée. — Importations et exportations. — Transactions mercantiles avec le Portugal. — Navigations entre Anvers, Lisbonne et Sétuval. — Expéditions belges à Gibraltar, au Maroc et en Algérie. — Trieste et Venise. — Notre commerce avec l'île de Malte, la Grèce, l'Égypte. — Importance commerciale du marché turc. — Avantages d'une navigation directe entre la Belgique et le Levant. — Importations et exportations belges en Russie. — Les caravanes asiatiques. — La foire de Nijni-Novogorod. 191

§ 3. Nos rapports commerciaux avec les États scandinaves. — Les ports de la Baltique. — Transactions commerciales avec l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suisse et les Iles-Britanniques. — Notre négoce sur la côte occidentale d'Afrique. — Trafic avec le cap de Bonne-Espérance, les îles Maurice et Bourbon. — Nos relations avec l'Asie . . . . . . . 204

Pages.

§ 4. Le marché américain. — Mouvement commercial entre nos provinces et la Confédération canadienne, les États-Unis, le Mexique, l'Amérique centrale, le Pérou et le Chili. — Le Rio de la Plata et son commerce. — Émigrations belges à la Plata. — Nos envois au Paraguay. — Recherches sur nos rapports avec le Brésil. — Venezuela et Haïti. — Nos négociations à Cuba, Porto-Rico, en Australie, dans la Nouvelle-Zélande. — Confirmation de nos premières conclusions : absence de relations directes entre la Belgique et les marchés coloniaux. — Décadence de notre marine marchande. — Que faire? . . . . . . . . . . . . . . . . . 221

V

DES MOYENS D'ÉTENDRE NOS RELATIONS COMMERCIALES & INDUSTRIELLES

§ 1. Sans communications point de commerce. — Efforts faits pour les multiplier. — Leur insuffisance en Belgique. — Nécessité d'y créer des services maritimes comme complément des voies ferrées. — De l'intervention de l'État dans cette organisation. — Conditions auxquelles ces services pourraient s'établir. — Des encouragements accordés à la marine marchande par les autres nations. . . . . . . . 231

§ 2. Influence de la législation douanière sur le commerce et l'industrie. — Ses variations en Belgique. — De la suppression des douanes. — Autres mesures d'utilité publique. — La réforme postale. — Conséquences de l'établissement des voies nouvelles de communication. — Augmentation du transit. — Leur valeur accrue par le développement du commerce national. — Nouveau problème . . . . . 246

§ 3. Des tentatives faites autrefois pour le développement du commerce. — Les colonies portugaises et espagnoles. — Leur organisation. — Extension de ce système. — Des colonies actuelles . . . . . 256

Pages.

§ 4. Les comptoirs belges. — Les commissionnaires-marchands. — Nos syndicats. — Insuffisance des moyens proposés pour relever notre commerce extérieur. — Fondation d'une grande compagnie commerciale. — Efforts tentés dans ce but. — Son utilité. — Objections faites à ce plan. — Leur réfutation . . . . . . . . . . . . . . . . . 271

§ 5. Des divers systèmes d'association commerciale. — Projet d'organisation d'une société générale de commerce. — Conditions auxquelles elle pourrait s'établir. — Conclusion . . . . . . . . . . . 282

*FIN DE LA TABLE*

# L'INDUSTRIE & LE COMMERCE

## EN BELGIQUE

---

## I

### DU DOMAINE BELGE, ET DE SON EXPLOITATION.

---

*Densité de la population. — Déficit annuel des récoltes. — Nécessité d'y suppléer par le commerce et l'industrie. — Nos relations mercantiles sont-elles susceptibles d'extension? — Ressources naturelles du sol. — Nos gisements houillers. — Leur valeur industrielle. — Nos trésors minéralogiques. — Qu'en fait-on?*

La Belgique, resserrée entre la France, la Prusse, les Pays-Bas et la mer, est la contrée la plus populeuse de l'Europe. Son territoire, autrefois assez vaste, réduit actuellement à deux cent quatre-vingt quinze myriamètres carrés, comprend deux mille cinq cent trente-huit communes et quatre-vingt-six villes, entre lesquelles se répartissent cinq millions d'habitants.

Décomposons ce dernier chiffre, pour mieux en

apprécier la valeur. Il existe en moyenne, sur le sol belge, une agglomération de huit cents individus, par lieue carrée. Le même espace n'en contient que vingt-cinq dans les États scandinaves, soixante en Russie, cent et soixante en Espagne, trois cent vingt-cinq en France, trois cent cinquante en Prusse et quatre cent quarante dans les îles Britanniques.

Comme on le voit, l'extrême densité de la population, en Belgique, est officiellement constatée. Elle est assez considérable pour que les produits de l'agriculture nationale, quoique fort abondants, ne puissent satisfaire à son entretien. Le déficit normal des récoltes, pour tout le pays, est de sept cent cinquante mille hectolitres de blé, durant les bonnes années.

Ce déficit, qui tend à augmenter plutôt qu'à décroître, c'est à l'industrie et au commerce à le combler.

Le développement des relations mercantiles, avantageux à toutes les nations, est, pour les Belges, une condition essentielle d'existence. La nécessité les contraint à se répandre par delà leurs frontières, à multiplier leurs rapports avec l'étranger, à se créer des débouchés à l'extérieur. Il faut qu'ils prennent part, et vaillamment, aux grandes luttes industrielles. Leur prospérité matérielle est à ce prix, comme nous venons de le démontrer; ajoutons que leur situation politique les y oblige.

En effet, tout peuple qui veut conserver son autonomie et n'obéir qu'à ses propres lois, doit chercher à se constituer des titres à l'estime de ses voisins. Plus il amassera de lauriers autour de la bannière

nationale, plus il l'assurera contre un revers de fortune. Ces lauriers, la Belgique ne peut les conquérir sur le champ de bataille. Vouée à la neutralité, elle ne les obtiendra — ce qui est, d'ailleurs, plus noble et plus digne — que par ses travaux. De brillants succès, justement mérités, sont sa meilleure sauvegarde. On refoule au désert, l'épée dans les reins, une misérable tribu de sauvages, dégradés par leur abaissement ; on respecte une grande capitale, consacrée par la culture des arts, des sciences et des lettres.

Les Belges ont-ils compris cette vérité, et tirent-ils, des biens qu'ils possèdent, tout le bénéfice qu'ils pourraient en réaliser? Exploitent-ils convenablement leur domaine, ou n'en négligent-ils pas, peut-être, d'importantes parties, trop précieuses cependant pour demeurer stériles?

Ces questions, extrêmement complexes, réclament un sérieux examen. Pour mieux y répondre, commençons par étudier ce domaine dont il est parlé plus haut, et mesurons-en, avec impartialité, les ressources naturelles.

La Belgique, étendant ses rivages à l'entrée de la mer du Nord, placée entre les riches marchés transatlantiques et les États du centre de l'Europe, sillonnée par deux beaux fleuves, couverte d'un réseau de voies navigables, est formée d'un territoire dont les plus puissantes nations se sont disputé la possession, durant des siècles. Sa partie septentrionale constitue une vaste plaine, qui s'élève insensiblement en se prolongeant vers le Sud-Est, et, d'ondulations en ondulations, atteint 672 mètres d'altitude à

Jalhay, sur la frontière de Prusse. Elle se divise, en réalité, en deux régions : l'une basse, arrosée par l'Escaut et ses affluents, l'autre élevée, tout le long du cours de la Meuse.

Son sol, considéré géologiquement, est d'une extrême richesse. Il est traversé, de l'Ouest à l'Est-Nord, par un grand massif houiller, de trente-deux lieues d'étendue, disposé en étages. Ce massif, d'une épaisseur variable, prend son origine aux environs de Douai, en France, et se prolonge d'abord vers Mons. Après avoir acquis, à Charleroi, une largeur de 15,000 mètres, il se rétrécit légèrement dans la province de Namur, s'élargit de nouveau dans la direction de Liége, se dirige ensuite vers la Prusse, et s'y confond probablement avec les dépôts d'Eschweiler et de Rolduc.

Pour nous faire une idée exacte de ce gisement, comparons-le à ceux qui existent en France et dans les îles Britanniques.

La Grande-Bretagne est, incontestablement, le pays le mieux doté sous le rapport du combustible minéral. Non seulement ses bassins, par leur répartition, sont d'une exploitation facile, mais ils sont extrêmement productifs. Leur rendement a été évalué, en 1863, à 86,292,215 tonnes, d'une valeur de 514,313,830 francs. Ils comprennent 1,572,641 hectares pour l'Angleterre et l'Écosse; quant à l'Irlande, elle ne renferme que des houilles de qualités inférieures.

La France possédait, en 1840, quarante-six centres houillers, répartis entre trente-quatre départements, sur 200,071 hectares, non compris les terrains ren-

fermant du lignite ou de l'anthracite. Leur production totale s'est élevée, en 1863, à 105,944,000 quintaux métriques, valant environ 120,777,160 francs.

La superficie des bassins de Belgique est de 134,000 hectares, dont 90,532 hectares en exploitation, en 1865. Notre pays occupe donc, si l'on tient compte de ses proportions territoriales, le premier rang après l'Angleterre, en ce qui concerne l'extraction du charbon. Ce travail lui a rapporté, année moyenne, de 1861 à 1864, 107,460,237 francs.

Les houilles belges sont fort estimées. Elles présentent, dans leur texture, des variations considérables. Il en est qui sont fort compactes, et d'autres dont les feuillets sont si minces qu'elles ressemblent à de l'oligiste laminaire.

Leur abondance assure à nos industriels des avantages réels. Grâce à l'inépuisable dépôt de matières combustibles que la nature leur a préparé, ils peuvent multiplier leurs machines à vapeur et, avec elles, leurs moyens d'action. Le charbon, selon l'heureuse expression d'un de nos publicistes, est à l'industrie ce que l'oxygène est aux poumons, l'eau à la plante, la nourriture à l'être animé. Si l'Angleterre s'est élevée à une si haute prospérité, elle le doit surtout à ses mines de houille. Que de champs ne faudrait-il pas enlever à l'agriculture, pour y planter les forêts nécessaires à l'alimentation des grandes usines anglaises !

A côté du charbon, le sol belge recèle le fer. On l'y rencontre à profusion, sous maintes formes, depuis l'état terreux jusqu'à la plus grande ténacité. Il existe des couches de minerai dans l'arrondissement

de Charleroi, la province de Namur et la partie de la province de Liége située sur la rive gauche de la Meuse. Elles se composent de *mine rouge*, disposée horizontalement. Dans d'autres endroits, le fer se présente en amas, souvent très épais, quelquefois tout à fait superficiels, particulièrement dans le Luxembourg. On a constaté aussi, dans diverses localités des provinces d'Anvers, de Brabant, de Limbourg et des Flandres, l'existence de la limonite, ou fer hydraté.

Les roches zinciques sont également représentées dans le royaume. Nous citerons parmi elles les calamines, tantôt mêlées de plomb, tel que dans les dépôts de Barbençon, de Solre-Saint-Gery, de Nouvelle-Montagne, de Bleyberg, de Flône, d'Ampsin, de Corphalie; tantôt associées avec des pyrites, comme à Welkenraedt, Oneux, Rocheux, Sasserotte, Haute-Saurée, Theux, Philippeville; parfois pures, ainsi qu'à la Vieille-Montagne et à Vaulx-Sous-Olne.

Le gisement de calamine de la Vieille-Montagne, situé sur le territoire de Moresnet, produit des zincs oxydés. C'est la plus importante et la plus riche de toutes les mines de zinc connues. Elle constitue un immense amas, enveloppé d'une bande étroite de calcaire condrusien, entre des schistes du même système. Partout le minerai y apparaît en masses compactes, traversées çà et là par quelques veines irrégulières d'argile.

Le dépôt du Bleyberg, cité plus haut, occupe le même rang, en ce qui concerne le plomb, que celui de la Vieille-Montagne pour la calamine. Il n'en est

point, en Europe, qui puisse lui être comparé. Le gîte se compose d'un filon de galène et de blende, traversant le terrain houiller sur une étendue de plus de mille mètres.

Le cuivre est rare en Belgique. On en trouve cependant sur le territoire des communes de Rouvroy et de Givry. On exploite le manganèse à Bihain, à Arbre-Fontaine, à Lierneux et à Verleumont.

Qu'on nous pardonne ces détails, et surtout ces chiffres, dont la répétition ne laisse pas que d'être assez fatigante. Pour apprécier les travaux d'un peuple, il est indispensable, nous le répétons, de se faire une idée claire des forces dont il dispose. Sa condamnation ou sa gloire dépend de l'emploi qu'il en a fait.

Il nous reste à parler, pour compléter cette revue géologique du sol belge, des roches pierreuses, destinées à fournir des matériaux de toute nature, tels que pierres à chaux, grès, ardoises, meules, etc.

Les pierres à chaux, ou calcaires, abondent dans l'arrondissement de Charleroi, aux environs de Tournai, aux Écaussines et dans quelques districts du Hainaut. On peut exploiter des pierres bleues ou grises, excellentes pour la bâtisse, à Soignies, aux Écaussines, à Feluy et à Arquennes; extraire des grès, de qualité supérieure, rouges ou rosâtres, de divers endroits. Le silex gris de Nimy-Maisières est recherché, ainsi que ceux de Heur-le-Tiexhe, Lowaige, Otrange, Eben-Emael, dans le Limbourg. Le granit des vallées de l'Ourthe et du Hoyoux est excellent ainsi que le calcaire gris à crinoïdes de Horion-Hozémont, l'une des meilleures

pierres de construction connues. A Marchin-lez-Huy, existe une espèce de roche toute particulière, à base composée de fragments de substances quartzeuses. Ses qualités, éminemment réfractaires, la rendent fort précieuse pour les ouvrages de fourneaux. Elle entre, à cause de son excessive dureté, dans la confection des mortiers, meules et pavements des fabriques de faïences. On remarque, dans l'arrondissement de Nivelles, à Gobertange, près de Jodoigne, des couches d'une pierre blanche, qui résiste parfaitement aux influences atmosphériques, et convient par conséquent à l'édification des monuments publics.

Les ardoises, tantôt mêlées de mica, tantôt d'oligiste ou d'andalousite, sont fort communes en Belgique. On en trouve surtout sur les rives de la Meuse et de deux de ses affluents, le Viroin et la Semoy.

Les marbres noirs de Dinant, de Denée, de Furnaux, de Bossière, sont renommés. Il en est de même des variétés bleues, roses ou rouges de Malplaquet, de Merlemont, de Bernoury, de Petit-Mont et de Cerf-Fontaine; des marbres lilas de Boussu en Fagne, et du jaune oriental de Fairoul.

L'énumération qui précède, toute succincte qu'elle est, nous prouve non seulement que les premiers éléments du travail ne manquent pas aux Belges, mais que ceux-ci sont même singulièrement privilégiés sous ce rapport. Rien ne les empêche d'exploiter leurs richesses. Par le littoral, ils peuvent les répandre, sous mille formes, dans le monde entier. Ils confinent aux Pays-Bas, c'est à dire à un vaste entrepôt mercantile, par une frontière de 293 kilomètres; aux marchés allemands, français et luxem-

bourgeois, sur une étendue de 949 kilomètres. La configuration même de leur pays leur permet, sans trop de dépenses, de le couvrir de routes, de canaux et de chemins de fer. De là des facilités de tous genres, non seulement pour le commerce intérieur, mais encore pour le transit. Les diverses administrations qui se sont succédé en Belgique, comprenant leur mission, se sont efforcées de les multiplier. Au 31 décembre 1850, le parcours des routes de l'État, provinciales et concédées, était de 1,247 lieues métriques. En 1860, ce réseau, déjà considérable, se trouvait augmenté de cent et trois lieues nouvelles. Il a suivi depuis lors une progression constante. De là une plus value sensible des propriétés rurales, et la création d'un capital permanent, presque inépuisable.

L'établissement des chemins de fer, qui date de 1835, est venu compléter ce service. Les voies ferrées, se développant chaque année, ont aujourd'hui plus de 1,800,000 mètres. Trente-deux canaux, dont dix à grande section, c'est à dire suffisamment larges et profonds pour recevoir des bâtiments de mer, traversent nos provinces.

Tel est le domaine dont les Belges sont appelés à jouir, et qu'ils ont à faire fructifier. Il est, comme on le voit, digne de leur activité. D'immenses houillères, des trésors métalliques d'une grande variété, un sol fertile, un climat tempéré, des moyens de communication réguliers, tout s'y trouve réuni.

Jetons maintenant un coup d'œil sur l'industrie belge et, connaissant ses ressources, jugeons-la par ses œuvres.

# II

## AGRICULTURE

*Observation préliminaire. — La Belgique à diverses époques. — Son étendue productive. — Progrès réalisés dans nos exploitations rurales. — Défrichements. — Etat florissant de notre agriculture. — Ses erreurs. — Considérations générales à ce sujet.*

Les travaux agricoles, en obligeant l'homme à renoncer peu à peu à la vie errante, servirent de base à la civilisation moderne. Les Belges, comme tous les peuples, leur doivent leurs premiers succès. C'est en fouillant le sol à la sueur de leur front, avec une courageuse persistance, qu'ils se tracèrent la voie vers une meilleure destinée. Nous commencerons donc nos recherches, pour procéder logiquement, par nous renseigner sur l'état de l'agriculture en Belgique.

Si nous pouvions nous reporter à l'aurore des temps historiques, nous découvririons, sur les rives de l'Escaut et de la Meuse, d'immenses forêts, de vastes marécages et des landes stériles. Ce territoire, aujourd'hui assaini, défriché, entièrement transformé, témoigne partout de l'intelligente activité de nos ancêtres. Couvert de champs fertiles, de prairies et de jardins, entrecoupé de haies, de fossés et de

clôtures, il est cité, à juste titre, comme l'un des plus fertiles de l'Europe.

Son étendue productive s'accroît d'années en années. En 1846, elle se composait de 1,777,763 hectares, et il restait 290,003 hectares à conquérir sur la bruyère. Quatorze ans après, en 1860, 35,857 hectares de ces landes étaient devenus des terres arables, des prairies, des bois, ou servaient d'emplacement à des bâtisses ou à des jardins.

Dans le même intervalle, de grands progrès ont été réalisés dans les exploitations rurales. On a mieux étudié l'action des engrais, qu'on a appris à varier suivant la nature des terrains qu'ils sont appelés à faire fructifier; les instruments aratoires ont reçu de notables perfectionnements, et les labours ont été plus soignés. La pratique du drainage, dont notre pays a été le premier, sur le continent, à apprécier les excellents effets, a été plus généralement appliquée. De 1850 à 1857, d'après la statistique officielle, 37,750 hectares de terre ont été drainés par nos agriculteurs, qui ont consacré à cette opération un capital de 7,550,000 francs. Un tel sacrifice n'a pas été perdu : il a eu pour résultat d'augmenter les revenus du royaume d'une somme annuelle de 1,510,000 francs. Ces améliorations successives, poursuivies avec persévérance, se sont fait sentir jusqu'aux extrémités du pays. Au nord du Démer et de la Nèthe, deux des tributaires de l'Escaut, s'étend un vaste district, connu sous le nom de Campine, et qui, sous le rapport politique, est partagé entre l'État belge et la Hollande. Ce district est très bas, extrêmement uni, fort stérile, le

sol y étant en général composé de sable, couvert çà et là de bruyères. On y a introduit un système d'irrigations qui, bien combiné, finira par le modifier complétement. Plus de trois mille hectares de ce désert, fécondés par les eaux, sont actuellement de vertes prairies, où paît un nombreux bétail.

La situation générale de l'agriculture, en Belgique, étudiée dans son ensemble, est donc satisfaisante. Ne nous hâtons pas, néanmoins, de conclure qu'elle ne laisse rien à désirer. En agriculture comme en industrie, il ne suffit pas de créer des produits, il faut encore, pour les écouler avec bénéfice, les avoir obtenus dans des conditions économiques. Tout faux calcul de la part du producteur, toute déperdition inutile de forces, exerce nécessairement une influence sur la vente.

Nos travaux agricoles, si dignes d'éloges à plus d'un titre, s'exécutent-ils dans des conditions réellement économiques ?

Nous ne le pensons pas. Pour justifier nos doutes, qu'on nous permette d'exposer ici, en quelques mots, l'organisation actuelle de nos exploitations rurales.

Elles sont ordinairement d'une médiocre étendue. La loi civile, en favorisant la division des héritages; l'excès de population, qui amène le renchérissement des terres : tout contribue, en Belgique, à substituer la petite culture à la grande industrie agricole.

Dans bien des localités, particulièrement dans les Flandres, on travaille à la bêche, sans se servir même de la charrue. Les ressources du fermier sont en général insuffisantes. Quelques gerbes de blés en-

tassées dans ses granges, le bétail enfermé dans ses écuries, un chétif mobilier, constituent toute sa fortune. Ainsi établi, il gagne sa vie, mais il lui est extrêmement difficile d'étendre ses entreprises. Les machines agricoles, si perfectionnées de nos jours, sont d'un prix trop élevé pour qu'il puisse se les procurer. Son exploitation est si médiocre d'ailleurs, qu'elle ne suffirait pas à le rembourser de telles avances. Il est donc condamné, forcément, à suivre l'ancienne méthode. En 1846, les machines à battre le blé étaient à peu près inconnues dans nos provinces. Elles se sont répandues depuis, mais avec lenteur. Il n'en existait que quatre-vingt-une, en 1856, dans tout le Brabant.

Les moissonneuses, autres engins d'une grande utilité, n'y sont presque jamais employées. L'application de la vapeur n'a guère pénétré dans nos fermes. Les locomobiles, trop dispendieuses, sont sans utilité dans la petite culture. Quelques entrepreneurs ont essayé d'en vulgariser l'usage en les offrant en location aux cultivateurs, moyennant une indemnité de 20 à 25 francs par jour, mais sans beaucoup de succès. C'est qu'il faut avant tout, pour les travaux des champs, avoir ses instruments sous la main. On doit pouvoir profiter des circonstances favorables, sans avoir à se soumettre aux convenances d'autrui.

Les capitaux s'étant retirés de l'agriculture pour se lancer dans le courant industriel, que reste-t-il à faire, en Belgique, afin de remédier, autant que possible, aux défauts que nous signalons? On devrait y cultiver de préférence les produits qui conviennent

aux petites exploitations, c'est à dire ceux qui réclament des soins essentiellement manuels, et qui se vendent à des prix avantageux, en rapport avec cette prodigalité de main-d'œuvre. Il est clair qu'un pays, peuplé comme le nôtre, où les biens fonciers ont une valeur si considérable, ne peut entrer en lutte, pour la production de certains végétaux, avec des contrées où les terres se louent à bon marché, sont exploitées à l'aide de procédés mécaniques, et sont également fertiles. Qu'on sème des céréales en abondance, par exemple, sur l'immense territoire des États-Unis, dans la Russie méridionale, en Orient, en Algérie, rien de plus naturel; mais les paysans belges font-ils acte de bonne administration en plantant du blé jusqu'aux portes de nos grandes villes, sur un sol qui, livré à la culture maraîchère ou à l'horticulture, leur fournirait non seulement les moyens d'acheter les céréales qui leur manquent, mais leur laisserait en outre un beau bénéfice?

Non, sans doute. C'est là cependant ce qui a lieu, s'il faut en juger par la statistique suivante, dont l'exactitude a été rigoureusement vérifiée. En représentant par le chiffre 1000, les 2,603,036 hectares de terrain qui représentent notre domaine agricole, la culture des céréales et des farineux occupe 337 hectares 34 ares, et celle des plantes industrielles, 25 hectares 22 ares. On consacre 26 hectares 38 ares aux légumineuses; 50 hectares 66 ares aux tubercules et aux racines alimentaires; 59 hectares 83 ares aux plantes fourragères ; 139 hectares 19 ares aux prairies; 31 hectares 8 ares aux jachères, et 19 hectares 17 ares à diverses cultures,

c'est à dire aux jardins, aux vignobles et aux pépinières.

Le nombre des chevaux employés à l'agriculture a diminué, de 1846 à 1856, de 17,226 têtes, soit de plus de 6 p. c.; celui des bêtes bovines a augmenté, il est vrai, mais sur 662,508 moutons qui existaient dans le pays en 1846, on n'en retrouve, en 1856, que 583,485 : là aussi il y a une différence en moins, et assez forte, puisqu'elle s'élève à 79,023 têtes.

Ainsi, dans un pays industriel, où l'on ne peut produire des céréales qu'avec un désavantage réel, nous voyons s'étendre leur culture, et diminuer celle des végétaux qui servent de matière première à nos fabricants, ou dont la vente et l'exportation sur les grands marchés de Paris et de Londres ferait la fortune de nos cultivateurs. Qu'en résulte-t-il? Un fait pénible et douloureux : l'avilissement du travail. En 1856, le salaire des ouvriers agricoles s'élevait, en moyenne, à 78 centimes par jour, y compris la nourriture. Or, qu'on y songe, ils composent le quart, ou 25 p. c. de la population totale du royaume!

Ajoutons quelques chiffres aux observations que nous venons de faire, afin de démontrer leur justesse. Un hectare de terre, ensemencé de froment, produit en moyenne 18 hectolitres de grain, valant, pour la période de 1851 à 1857, 24 francs l'hectolitre. Il représente donc, en bloc, un revenu de 512 francs. Le rendement de la même étendue de terre, plantée de légumes et d'arbres fruitiers, s'élevait en 1846 à 750 francs. Ce chiffre est aujourd'hui bien dépassé et, en le portant à 900 francs, on restera au-dessous

de la vérité. A ce taux, les 34,981 hectares de jardins maraîchers, actuellement existants, rapportent 31,482,900 francs annuellement. Ensemencés de froment, ils n'eussent valu que 17,910,272 francs. Notons en passant que, dans cet exemple—et pour le rendre plus concluant — nous avons supposé la circonstance la moins favorable à notre argumentation, celle de la culture du froment proprement dit. S'il se fût agi de seigle, d'avoine, d'orge ou d'épeautre, l'écart eût été encore beaucoup plus marqué.

Le commerce des denrées alimentaires, en Belgique, a été soumis à divers règlements. Régi d'abord par la loi du 22 février 1850, permettant la libre exportation des céréales à charge de droits peu élevés — que le gouvernement avait même la faculté de réduire — il vit se restreindre ses priviléges à partir de 1853. Pendant quelque temps, la sortie des grains fut soumise à des mesures quasi prohibitives. On en revint, néanmoins, en 1857, à un système plus rationnel et plus conforme aux véritables intérêts du pays.

# III

## INDUSTRIE.

§ 1. — *Études sur l'extraction et le commerce du charbon. — Nos mines métalliques. — Leur outillage. — Leurs produits, comparés à ceux de la France, de l'Angleterre et de l'Allemagne. — Préparation des métaux. — Nos usines minéralurgiques et leurs relations commerciales.*

Nous avons déjà parlé de la richesse de nos gisements houillers. Il nous reste à étudier leur mode d'exploitation.

A la date du 31 décembre 1850, il existait en Belgique 310 mines de houille, dont 254 concédées par le gouvernement, et 56 tolérées à titre provisoire. Quatorze ans plus tard, c'est à dire le 31 décembre 1864, le nombre des mines s'abaissait à 228. Cette diminution ne porte que sur leur quantité, nos exploitations, en se concentrant sur les meilleurs points, s'étant accrues en réalité de 17,752 hectares en surface. Non seulement elles ont gagné en extension, mais aussi en bon outillage. Les anciens manéges, notamment, y ont été remplacés par des machines à vapeur. L'emploi de ces dernières, une fois introduit, s'est rapidement étendu. En 1841, elles ne représentaient encore, d'après les documents

officiels, qu'une force de 8,587 chevaux. Elles équivalaient à 24,899 chevaux en 1864. Le progrès est sensible, et se traduit par un chiffre de 116 p. c.

L'établissement des appareils d'épuisement, en usage dans les mines, occasionne de fortes dépenses. On conçoit dès lors combien il importe que les machines d'extraction, dont le travail est plus directement productif, aient au moins la puissance des autres. Cette égalité n'exista point cependant, de 1841 à 1860. Depuis 1864, les deux forces tendent à s'équilibrer. De plus on a consacré 253 machines à l'aérage des galeries souterraines, afin d'assurer plus efficacement la vie des mineurs contre toutes chances d'accident.

La valeur du charbon extrait en Belgique, du 1er janvier 1851 au 31 décembre 1860, dépasse, d'après le dernier *Exposé de la situation générale du royaume*, 875,000,000 de francs. En 1863, on obtint 10 millions 345,320 tonnes de combustible, estimées à 104,786,558 francs. 79,187 ouvriers, appartenant pour la plupart à la province du Hainaut, furent employés à ce travail, pour lequel ils reçurent une somme d'environ 57,015,374 francs. Le prix moyen du salaire, pour les hommes, est de 2 francs 60; pour les femmes, de 1 franc 40 et pour les enfants de 1 franc.

Les produits de nos charbonnages se consomment, pour la majeure partie, à l'intérieur du pays et en France. Sur un chiffre d'exportation de 3,323,594 tonnes, la France en prend 3,150,185; les Pays-Bas, 158,725; la Prusse, 2,076, et 12,608 tonnes sont réparties entre divers pays. Au midi, nous n'avons

pas de concurrence à craindre; sur le littoral, les charbons anglais et ceux du Pas-de-Calais se présentent parfois avec avantage; à l'Ouest, l'Allemagne nous menace d'une rivalité redoutable.

Disons quelques mots des bassins allemands, encore peu connus en Belgique.

Il y a une vingtaine d'années, les houilles du Zollverein ne figuraient guère dans les statistiques. Les districts rhénans ne produisaient pour ainsi dire pas de fonte, la haute Silésie étant la seule province où les houillères fussent à proximité du minerai. Là même, sur ce territoire favorisé, les maîtres de forge se plaignaient de la mauvaise qualité du combustible. Aujourd'hui, cette situation s'est profondément modifiée: la province du Rhin est devenue un grand centre métallurgique, et de nombreuses mines y ont été ouvertes. Leur rapport, en 1861, montait à 14,133,048 tonnes, vendues à raison de 7 fr. 15 la tonne, et il a suivi, depuis lors, une marche ascendante.

La Prusse contribue à cette production pour 83 p. c.; le Hanovre, où les extractions sont considérables, fournit 360,338 tonnes; la Saxe, le grand-duché de Bade, la Bavière, la Hesse et le Brunswick, complètent les expéditions.

Ce développement inattendu de l'industrie minière, en Allemagne, a exercé une influence notable sur le commerce du combustible. Les houilles de la Westphalie ont refoulé les charbons anglais, venant des ports de la mer du Nord, et ont pris leur place à Brême, dans le Hanovre, à Magdebourg, et même à Berlin. La Belgique y perd également un débou-

ché, qu'elle n'avait guère exploité, il est vrai, jusqu'à ce moment.

Enhardis par le succès, les Allemands ont commencé à faire des envois à l'étranger — particulièrement des charbonnages de la Ruhr — et ont répandu leur marchandise en Hollande, en France, en Suisse et même en Belgique. La Hollande seule reçut, en 1861, 466,725 tonnes de houilles allemandes. Jusqu'ici nous sommes restés en possession de la plus grande partie du marché français, mais les exportations du Zollverein vers ce pays tendent à grandir d'année en année. Elles avaient déjà atteint, en 1863, le chiffre de 6,390,915 tonnes, tant de charbon que de coke. Ces faits sont graves, et réclament toute la sollicitude des producteurs belges.

Une observation nous frappe tout d'abord, en comparant les opérations commerciales des exploitants prussiens à celles qui se font chez nous. Les premiers ne possèdent, pour ainsi dire, aucun marché prépondérant. Leur clientèle est variée et s'étend en diverses contrées. Celle des Belges, au contraire — nous en avons déjà fait la remarque — est presque exclusivement française. Il est des pays avec lesquels nous entretenons des relations suivies, et où nos houilles sont à peine connues de nom. Hambourg, par exemple, où l'on importe 213,895 *lasts* de houilles anglaises, ne reçoit pas de charbon de Belgique ; à Brême, où la Prusse envoie 8,782 *lasts* de minerais, les nôtres font également défaut ; même remarque concernant Lubeck, où les Anglais expédient 319,150 tonnes de combustible.

Pourquoi la Belgique ne suit-elle pas l'exemple de

ses rivales? Pourquoi s'expose-t-elle à voir, du jour au lendemain, se tarir subitement la source de sa prospérité, par la fermeture du seul marché où elle écoule ses produits? Un tel événement ne laisserait-il pas des milliers d'ouvriers sans ressources? On parviendrait probablement, sous l'empire de la nécessité, à se frayer un chemin vers de nouveaux débouchés, mais pourquoi attendre d'aussi fâcheuses conjonctures?

Cette inertie semble d'autant plus inexcusable, que le transport du minerai à travers nos provinces pourrait s'effectuer dans des conditions tout exceptionnelles. En effet, les voies ferrées, en Belgique, appartiennent presque toutes à l'État. Celui-ci, dans l'intérêt commun, ne doit point chercher, selon nous, ses avances payées, à faire un bénéfice *direct* sur leur exploitation. Plus le charriage des marchandises sera à bas prix, plus la production, dégrevée d'une foule de frais accessoires, augmentera. L'accroissement de la production, c'est l'élévation des salaires pour la classe pauvre ; la majoration des revenus pour la classe moyenne ; l'agrandissement des recettes de toute nature pour l'État. Tel est le bénéfice, *indirect*, mais sûr, qui revient à ce dernier. L'adoption de tout autre système indiquerait des vues étroites, peu en rapport avec les meilleurs principes d'économie politique.

La situation est bien différente dans les contrées où, obéissant à des idées d'épargne mal entendues, on a concédé les lignes de chemins de fer à des compagnies. Les chefs de ces associations, naturellement, s'efforcent avant tout de procurer de beaux

dividendes à leurs actionnaires. L'intérêt particulier, et non l'intérêt général, préside à leurs opérations. Ils n'ont pas, comme l'État belge, grand avantage à attendre d'un abaissement des tarifs, n'ayant pas, comme celui-ci, les moyens d'obtenir d'amples compensations à ce sacrifice, par les impôts sur la consommation, les droits d'entrepôt et de transit, les patentes, et d'autres taxes fiscales. Ils maintiennent donc leurs prix, l'industrie nationale dût-elle en souffrir.

Ces obstacles ne doivent pas exister en Belgique. D'où vient donc que nos charbonnages n'aient pas leur Newcastle, comme l'Angleterre, et ne répandent pas leurs produits, à son exemple, jusque dans les colonies les plus éloignées? Notre abstention résulte de plusieurs circonstances, dont l'action s'étend sur le commerce belge tout entier, et que nous aurons bientôt l'occasion de constater.

Bornons-nous, pour le moment, à tenir note des faits. Nos conclusions n'en seront que plus claires.

Les Belges, initiés au labeur des mines dès une époque très reculée, n'ont pas négligé les trésors métalliques enfouis dans leur sol. Le fer, la calamine, le zinc, le plomb, la pyrite, la galène, la baryte plombifère, le manganèse, le schiste alumineux, purs ou mélangés, sont exploités en Belgique. Les concessions minières s'étendaient, à la date du 31 décembre 1850, sur une superficie de 40,751 hectares. On en comptait 54, dont quelques-unes ont une grande importance. Quelques années plus tard, leur nombre avait augmenté et elles étaient réparties sur 48,788 hectares. 13,122 ouvriers travaillent à ces

diverses exploitations. Parmi celles-ci, 25 sont consacrées au zinc, au plomb et à la pyrite; 20 au minerai de fer; 11 à la calamine, au plomb et au zinc; 6 au plomb et à la pyrite; 4 au schiste alumineux; 4 au manganèse; 2 à la calamine; 1 au fer, associé à d'autres minerais; 1 à la galène et à la baryte plombifère; 1 au manganèse et à la pyrite; 1 au cuivre.

L'État prélève, pour prix de son octroi, une redevance sur le produit net de ces mines. Cet impôt, heureusement, est fort modéré, sinon sa perception offrirait de graves inconvénients, en ce qu'il frappe des matières premières. Toutes les mines ne sont pas soumises, d'ailleurs, au même régime. L'extraction du fer, par exemple, est l'objet d'un règlement spécial. La loi du 21 avril 1810 permet au propriétaire d'un terrain, renfermant du minerai d'alluvion, de l'en enlever sans autre formalité que de faire part de son projet au gouverneur de la province. Si le terrain précité appartient à une commune, celle-ci peut se faire autoriser à le mettre en œuvre, ou le céder à fermè. L'exploitation libre de ces minerais se pratique dans une centaine de communes belges.

Le travail ne fait jamais défaut en Belgique, mais son application n'y est pas toujours judicieuse. Il n'existait encore, dans nos mines métalliques, en 1841, que huit machines à vapeur, représentant une force de 107 chevaux; en 1850, on en comptait 36, et 131 en 1864. La progression est rapide, mais on devrait déjà avoir réformé entièrement les anciens appareils. Il est impossible de lutter contre les producteurs étrangers, si l'on ne se tient pas au courant, comme eux, des inventions nouvelles.

Les mines belges produisirent, en 1864, 1,071,900 tonnes de minerais, évaluées à 15,822,025 francs. De 1850 à 1864, il y a eu accroissement de 9,001 tonnes pour la blende; de 12,925 tonnes, pour la galène; de 24,872 tonnes pour la pyrite, et de 495,225 tonnes pour la mine de fer lavée. Comme il faut une ombre à tout tableau, ajoutons que l'extraction de la calamine a diminué d'importance, dans le même intervalle.

En France, l'industrie métallurgique est encore enrayée, dans beaucoup de districts, par le manque de houille. On s'y voit forcé de préparer le métal au charbon de bois. La production totale de la fonte s'y est élevée, en 1864, à 12,121,000 quintaux, d'une valeur de 139,400,000 francs. En Angleterre, elle montait, vers la même époque, à 9,101,552 tonnes, c'est à dire à 80,182,500 francs. L'Allemagne la suit de près, et livre au commerce pour 70,375,222 francs de fonte. Ajoutons, à propos de cette dernière contrée, qu'elle possède ce qui manque à la Belgique, les qualités de fer propres à la fabrication de l'acier. On y trouve des gîtes de minerais spathiques fort riches en manganèse, aussi s'y est-on occupé surtout de la fabrication de l'acier naturel, sans délaisser cependant celle des aciers cémentés et fondus. La Prusse est devenue le principal foyer de la production des aciers de forge. Le fameux établissement de M. Krupp, situé à Essen, dans le gouvernement de Dusseldorf, jouit d'une renommée européenne.

Un nombre considérable d'usines, consacrées à la préparation des métaux, se sont élevées en Belgique depuis quelques années.

Pour ne citer que celles qui occupent un certain rang dans l'industrie, nous en comptons 374 où l'on manufacture le fer, et 41 où l'on traite l'acier, le plomb, le cuivre et le zinc. Elles occupent 21,490 ouvriers.

Le capital créé par ces usines, évalué à 52,000,000 en 1838, a atteint, en 1860, 129,700,000 francs. Il y a lieu, sans doute, de se féliciter d'un tel résultat, qui prouve en faveur de l'activité de nos industriels. Leurs travaux recevront-ils une extension nouvelle? Il y a un moyen sûr de résoudre ce problème : c'est d'analyser les relations qu'ils se sont faites, et les conditions commerciales dans lesquelles ils se trouvent placés. Or, après mûr examen, voici ce que la statistique nous apprend à cet égard.

La clientèle de nos usines, en ce qui concerne le commerce du fer, se concentre en grande partie dans le pays même. La plupart des fontes qui sortent de nos hauts fourneaux sont livrées à la consommation locale. Jadis elles trouvaient un écoulement assez aisé dans le Zollverein, mais depuis quelque temps ce marché ne leur est plus accessible. Nous exportons à peine pour 800,000 francs de fontes ouvrées, qui se vendent en Hollande, en Italie et en France. Nos fers marchands, nos fers ébauchés, nos fers pour la clouterie, sont plus recherchés, surtout en Russie, dans les Pays-Bas, aux États-Unis et en Italie.

Les fers en barres et en verges donnent lieu à un chiffre d'exportation de 6,000,000 de francs environ ; quant aux rails, nous en expédions à l'étranger pour 12,000,000 de francs.

Tout compte fait, nos fabriques travaillent peu, sauf en ce qui concerne les rails, pour le dehors. Chose singulière, nous nous sommes déjà trouvés en présence d'une situation à peu près semblable en consultant le mouvement commercial de nos charbonnages. Là aussi nous constations une production abondante, limitée forcément par l'absence de débouchés. L'organisation du commerce en Belgique serait-elle donc vicieuse? Il est temps, dans ce cas, d'y aviser. Toute industrie qui se trouve réduite, ou à peu près, au marché national, n'est-elle pas destinée, en effet, à rester stationnaire ou à mourir de pléthore? Que nos fers soient arrêtés à la frontière allemande, on se l'explique, puisqu'ils y sont frappés de droits d'entrée assez lourds, mais d'où vient qu'ils ne s'exportent point en Australie, où ils pourraient faire l'objet de transactions multipliées; en Algérie; dans les États de l'Amérique du Sud; à la Plata; au Maroc; au Chili; au Cap et dans tant d'autres localités, signalées dans les rapports de nos consuls, et que nos concurrents exploitent avec avantage?

Si nos fontes brutes ne sont point, pour le moment, un article de grande exportation, il n'en est pas de même de quelques autres produits de l'industrie sidérurgique.

La clouterie belge est fort appréciée à l'étranger. Ses principaux centres d'activité sont les arrondissements de Liége et de Charleroi. Elle s'y pratiquait, il y a quelques années, dans des conditions toutes particulières. Un grand nombre d'ouvriers, durant la saison d'hiver, se rendaient dans les tréfileries, y

recevaient du fer en verges, et le transportaient dans leurs villages. Là ce fer était forgé, et on le rendait ensuite, sous forme de clous, au fabricant. Ces usages tendent à se modifier, et finiront par être tout à fait abandonnés. On préfère aujourd'hui, dans beaucoup de cas, les clous mécaniques aux clous forgés. La production de ceux-ci ne prend plus d'accroissement, et l'ouvrier n'aura pas trop à s'en plaindre, car son travail lui était mal payé, et sera utilisé désormais d'une manière plus lucrative.

Indépendamment des clous ordinaires, forgés ou à la mécanique, on confectionne encore en Belgique des vis à bois, des « pointes de Paris », des boulons et écrous, tant dans les localités déjà citées qu'à Bruxelles.

L'exportation des clous belges, évaluée en 1841 à 9,205,164 kilogrammes, avait atteint, en 1860, le chiffre de 13,650,940 kilogrammes, et a encore grandi depuis cette époque. Elle se dirige principalement vers les Pays-Bas, les villes Hanséatiques, la Turquie, Cuba, l'Autriche, le Brésil, l'Angleterre, les États-Unis et la Russie.

Ici nous nous trouvons en présence d'un fait nouveau, qui se reproduira souvent dans le cours de nos recherches. Les Pays-Bas et les villes Hanséatiques, avec une population peu considérable et des besoins très limités, nous enlèvent plus du tiers de nos clous, c'est à dire 5,378,996 kilogrammes. Pourquoi ces grandes commandes, hors de toute proportion avec la consommation locale?

C'est que les commerçants hollandais et hanséates ont compris le parti qu'il y avait à tirer de nos fa-

bricats, en les réexpédiant au loin, vers ces marchés coloniaux où le pavillon belge fait de si rares apparitions. Là, ils les déballent, sous leur nom et à leur profit. Pourquoi ne faisons-nous pas ces expéditions nous-mêmes? N'avons-nous point de ports communiquant avec l'Océan, et tout un réseau de chemins de fer et de canaux conduisant jusqu'à ces ports?

Nos cloutiers se plaignent, depuis quelque temps, de la concurrence qu'ils rencontrent en Russie. Les commandes d'Amérique leur ont fait défaut durant la dernière guerre, et leurs envois vers les États-Unis, d'une valeur de 643,374 francs en 1856, sont tombés à 15,120 francs en 1860. Les Américains, d'ailleurs, commencent à s'occuper à leur tour de cette industrie, et avec habileté. Leurs *cut-rails*, importés au Chili, s'y vendent à côté de nos articles auxquels ils disputent déjà la faveur du commerce chilien.

En Turquie, la clouterie belge fait peu d'affaires. On n'y consomme que des « pointes de Paris » et encore la vente en est-elle faible. Nous pourrions écouler nos produits à Venise, si nos industriels fabriquaient leurs clous en tenant compte des exigences des consommateurs, dans cette partie de l'Italie. On n'y emploie que des formes allongées, et comme le prix de détail s'y base sur la quantité, celle-ci devrait être en balance exacte avec le poids, selon l'assortiment. Des clous inégaux, trop lourds ou trop légers, s'y débitent difficilement, car il faut que quelqu'un y perde, soit le vendeur, soit l'acheteur.

Ajoutons, pour compléter ces renseignements que nos clous ont subi une dépréciation momentanée à Manille, par suite de l'abondance et du bas prix des *english nail rod iron*, venus d'Angleterre.

La fabrication du fil de fer a plus d'un rapport avec celle des clous. Son développement en Belgique est dû à l'initiative de la maison Orban, qui l'implanta en 1844 dans ses établissements de Grivegnée, près de Liége. Cette maison a porté la tréfilerie à un haut degré de perfection. Elle prépare elle-même des fers spéciaux pour la manufacture des gros fils, et emploie des fers de Suède à la confection des fils fins, pour cardes.

Nos exportations, pour cet article, dépassent nos importations.

Indépendamment des établissements de Grivegnée, plusieurs autres tréfileries, créées récemment à Bruxelles et à Liége, y ont contribué.

Nos produits furent expédiés en Hollande, en Angleterre, en Portugal, en France, en Espagne. L'arrondissement de Reims pourrait fournir un débouché important à nos fils de fer, qu'on emploierait utilement à la manutention des bouteilles.

Les tôles de fer, polies et non polies, fabriquées dans les environs de Huy, sur les bords de l'Ourthe et du Hoyoux, jouissent d'une réputation méritée. Cette industrie y est déjà assez ancienne, et a expédié vers l'étranger, en 1864, 17,334,818 kilogrammes de tôles, réparties entre la France — qui en a pris pour 2,109,212 francs — les Pays-Bas, l'Angleterre, la Suisse, la Russie, la Prusse, les États-Unis, l'Italie et quelques autres pays.

La Belgique exporte aussi les fers et les grandes pièces métalliques qui entrent dans la construction des bâtiments; elle y joint le commerce des pentures, verrous, charnières, pelles et autres menus ouvrages de forge. Herstal lez Liége, et les villages voisins, se sont formé de bonnes relations pour la vente des articles ordinaires d'éperonnerie et de quincaillerie. La confection des coffres-forts et la fabrication des poteries de fonte, fort soignées en Belgique, n'y laissent rien à désirer, tant sous le rapport du bon marché que sous celui de la qualité.

Il nous reste à dire quelques mots sur l'industrie du zinc, dont nous avons déjà fait ressortir l'extrême importance. On ignore l'époque où le zinc fut découvert. Tout ce qu'on sait, c'est qu'il n'y a guère qu'une trentaine d'années qu'on est parvenu, en Europe, à le laminer avec facilité. Ce n'est que depuis lors qu'on a pu l'employer, ainsi que le plomb, à divers usages. Autrefois, on ne se servait du zinc que pour la fabrication du laiton.

Ce fut en 1790, dans la province de Liége, qu'on essaya pour la première fois, dans notre pays, d'extraire le zinc de la pierre calaminaire. Après dix-neuf ans de tentatives, ces essais donnèrent enfin des résultats fructueux. En 1810, l'exploitation de la *Vieille-Montagne* produisait 1,000 kilogrammes de zinc par jour. Cet établissement, fondé à l'aide de ressources privées, fut cédé à une société anonyme en 1837, et n'a fait que s'accroître depuis lors. On y a introduit des perfectionnements notables dans la préparation du minerai, qu'on s'est attaché à rendre moins insalubre. Grâce à l'initiative et au

patronage éclairé de cette société, l'usage du zinc s'est répandu de plus en plus. On s'en sert aujourd'hui, non-seulement pour les travaux de toiture, mais on le substitue au bronze, au cuivre ou au ferblanc dans une multitude d'objets d'ornement, ou d'utilité domestique et industrielle.

La société de la Vieille-Montagne entretient, à elle seule, plus de 6,000 ouvriers; ses usines, en Belgique, sont au nombre de neuf. Le commerce du zinc auquel concourent, indépendamment de la société que nous venons de nommer, celles de Corphalie, de la Nouvelle-Montagne, de Bleyberg et quelques autres, s'est beaucoup développé. De 1841 à 1850, le chiffre de l'exportation de ce produit était de 4,620,000 kilogrammes de zinc brut, ou de toutenague, et de 1,920,000 kilogrammes de zinc laminé. En 1856, ces deux chiffres étaient presque équilibrés, et avaient atteint huit millions. Nous les trouvons grossis jusqu'à 12,430,727 kilogr. pour le zinc brut, contre 10,115,789 kilogrammes pour le zinc laminé, en 1864.

Ces zincs se placent pour moitié en France; l'excédant de la production est exporté en Angleterre, en Amérique, en Allemagne, en Hollande, en Italie. Nous approvisionnons, mais indirectement et par la voie d'Angleterre, les villes algériennes. Notre métal trouverait un bon placement en Australie, où il obtenait, en 1857, une avance de 2 livres sterling par tonne sur l'article anglais. On aurait quelque avantage à faire des expéditions plus considérables en Allemagne — particulièrement en Autriche — et en Amérique, dans les États de la Plata. La consomma-

tion du zinc, au Bengale, s'élève à plus de 12,000 quintaux annuellement. Ce serait encore un excellent débouché pour nos usines, si le commerce belge se montrait plus entreprenant.

Les îles Britanniques, extrêmement riches en mines de cuivre, ont eu la plus grande part, jusqu'ici, dans l'exploitation de ce minerai. Une maison de Liége a entrepris néanmoins la fabrication, sur une large échelle, de tubes étirés en laiton pour locomotives et bateaux à vapeur. Cette maison, adoptant un mode de travail qui n'avait point encore été pratiqué sur le continent, confectionne des tubes sans soudures, pour lesquels elle s'est fait breveter en 1849. Elle a introduit aussi les tubes à bouts consolidés, s'élargissant par une augmentation d'épaisseur, en forme de cône.

La taillanderie est représentée dans les provinces de Liége et de Namur. Les limes, burins et autres outils en acier poli qu'on y manufacture, quoique de bonne qualité, n'ont point la trempe des articles similaires d'origine anglaise.

§ 2. — *L'armurerie liégeoise. — Son origine et ses progrès. — Ralentissement de cette fabrication. — Ses causes. — Commerce des armes. — La coutellerie belge. — Importation et exportation. — Ateliers de construction des machines et des mécaniques. — L'établissement de Seraing. — Autres usines. — Leurs relations commerciales.*

Les faits que nous venons de constater, tout en présentant quelques lacunes, nous démontrent que l'industrie nationale possède de puissants éléments de vitalité. Poursuivons nos investigations, sans nous laisser rebuter par la sécheresse des calculs statistiques, et nous finirons par l'embrasser dans son ensemble, de manière à pouvoir en juger en connaissance de cause. Nous avons recueilli quelques notions sur la métallurgie belge : ajoutons-y un rapide aperçu concernant certaines fabrications qui s'y rattachent intimement.

L'armurerie liégeoise est fort connue, et son histoire remonte à 1789. Dès cette époque, il y avait à Liége une vingtaine de marchands d'armes, qui recevaient non-seulement des commandes pour l'intérieur, mais faisaient en outre quelques envois en Espagne, en Portugal, en Hollande et en Allemagne. Ces relations devinrent plus rares durant la réunion de la Belgique à la France. Le gouvernement impérial s'était réservé la fabrication des armes de guerre, et la vente des armes de luxe était peu importante. Sous l'administration hollandaise, l'armurerie se releva, et l'on fit quelques expéditions en Amérique. En 1829, elle fournissait cent quatre-vingt-dix mille

six cent soixante armes à feu à la consommation belge et étrangère.

La révolution de 1830, en inaugurant le régime de la liberté, imprima à la fabrication armurière une impulsion nouvelle. Dès 1836, la production s'élève à 349,379 pièces. Elle grandit jusqu'en 1856, pour arriver enfin à un total de 587,924 armes de luxe, de chasse, de guerre et de commerce, représentant une somme de dix millions de francs. Là elle s'arrête, pour retomber au chiffre de 537,756 pièces en 1865. Remarquons néanmoins que nous n'avons pas compris, dans l'énumération qui précède, les armes qui sont sorties de la manufacture royale de l'État, et qui y sont mises à l'épreuve. Les bouches à feu que livre cet établissement, tant au marché intérieur qu'à l'exportation, équivalent à une somme d'un million de francs.

Le ralentissement observé dans les progrès de cette industrie doit être attribué à diverses causes, dont la première et la plus grave tient malheureusement à son organisation même.

Expliquons-nous. Les ouvriers armuriers, à Liége, travaillent généralement à domicile, et chacun d'eux entreprend la confection d'une partie spéciale de l'arme. Cette division du labeur, poussée à l'extrême, leur a assuré pendant longtemps une supériorité réelle sur leurs concurrents. Plus de 20,000 personnes, de tout âge et de tout sexe, se créaient ainsi des ressources. Ce système — qui laissait une certaine liberté aux travailleurs — ne pourra se maintenir. On commence en effet à appliquer la mécanique à la confection du canon, du bois et de

certaines pièces des armes de guerre, particulièrement aux États-Unis et dans les îles Britanniques. En France même, à Saint-Étienne, on emploie le martinet, mû par la vapeur, pour corroyer le fer et l'acier; le laminoir et le tour à chariot pour remplacer la lime. Les canons des armes de luxe y sont fabriqués à l'aide des mêmes moyens. Des tours, des machines à fraiser et à raboter y servent à la manufacture du bois, des platines et des autres parties des carabines et des pistolets. Une seule maison de Londres, celle de Smith et Wesson, a envoyé aux États-Unis, en deux ans, deux cent mille revolvers fabriqués à la mécanique.

Dans les conditions nouvelles faites à l'armurerie, le travail manuel n'est plus nécessaire que pour l'assemblage et l'ajustement des diverses parties de l'arme, ou la confection d'instruments de prix, qui exigent une manipulation très délicate et une grande variété de formes. Même dans ce cas, il est évident que la réunion des ouvriers dans de vastes ateliers, où tout se trouve à portée, permettrait de réaliser de notables économies de temps et d'argent. L'exemple des Flamands, qui ont tant souffert pour avoir voulu lutter, à l'aide des métiers à la main — en ce qui concerne le tissage des toiles — contre le travail mécanique, est là pour éclairer les Liégeois. Il est temps qu'ils modifient leurs procédés, en les simplifiant. La concurrence inattendue qu'ils rencontrent sur les marchés étrangers, par suite de l'introduction des machines dans la fabrication des armes, devrait les faire réfléchir. Elle ne fera que grandir avec le temps. Une autre cause de décadence, pour

l'industrie liégeoise, mérite d'être signalée. Nous n'en parlons qu'avec répugnance, mais rien ne sert de déguiser la vérité. Elle se fait jour, tôt ou tard, par la logique des événements.

Quelques spéculateurs belges, sacrifiant, pour des bénéfices chanceux et précaires, un gain annuel assuré, ont inondé les contrées transatlantiques d'armes de rebut, portant néanmoins une marque d'origine, et qu'on eût mieux fait d'envoyer à la fonte. Ils croyaient réaliser une excellente affaire, et se fermaient pour longtemps d'immenses débouchés que leurs rivaux n'attendaient que cette occasion de leur ravir. Il y a des entraînements contre lesquels il faut savoir lutter, et dont les conséquences sont fatales.

L'importation des armes blanches, en Belgique, en excède l'exportation. Elles nous viennent particulièrement de l'Allemagne. Nous expédions nos armes à feu en France, en Italie; au Brésil, où l'on pourrait en placer beaucoup; en Angleterre. Les Pays-Bas nous en prennent pour 1,637,379 francs; la Prusse, la Russie, la Turquie, les États de la Plata et les États-Unis pour 3,835,072 francs. L'excédant de nos envois se fait vers les villes Hanséatiques, la Grèce, le Chili, le Luxembourg, Cuba, la Suisse, la Sénégambie, l'Espagne, l'Égypte et l'île d'Haïti.

Nous étendrions facilement nos relations avec les États du Sud de l'Amérique, en y envoyant des armes du calibre de 12 à 18, ayant une longueur de canon de 32 à 36 pouces. Notre commerce avec l'Algérie, le Pérou et l'Australie, est également susceptible d'extension.

Il nous reste à parler, avant de quitter l'industrie

sidérurgique et ses diverses branches, de la coutellerie belge, ainsi que des ateliers de construction des machines et mécaniques servant à l'outillage des fabriques, ou à l'exploitation des chemins de fer.

Les couteaux confectionnés à Namur, jadis en possession exclusive du marché intérieur, possèdent toutes les qualités d'une bonne marchandise ordinaire. Ils ne supportent point la comparaison, toutefois, avec les produits anglais ou allemands, dont l'importation en Belgique augmente, tandis que nos exportations, vers l'étranger, diminuent. Nos fers, ainsi que nous l'avons déjà fait observer, ne donnent point d'aussi fin acier que les fers anglais, suédois ou prussiens. Nous écoulerions cependant quelques-unes de nos marchandises, à cause de leur bas prix, en Espagne et en Algérie, surtout les couteaux de table, si nos commerçants montraient plus d'activité. Le Brésil fournirait un débouché à nos rasoirs et à nos ciseaux.

La coutellerie est pratiquée, dans nos provinces, non-seulement à Namur, mais aussi à Gembloux et à Lierre. La fabrication de cette dernière ville ne comprend néanmoins que les objets communs, et les rasoirs. On n'y fait ni ciseaux, ni canifs.

La construction des machines et des mécaniques était presque nulle, dans notre pays, en 1815. Depuis lors, elle s'y est développée d'une manière remarquable.

L'établissement de Seraing, fondé en 1819, ouvre la série des nombreuses usines de ce genre que nous possédons aujourd'hui. Déjà, en 1838, Seraing se composait d'une enceinte de plus de 18 hectares, et renfermait deux houillères, deux hauts fourneaux,

dix-huit fours à chauffer, quinze fours à puddler, deux affineries, deux chauffoirs à griller les mines, deux fours à cuire les briques, quatre-vingt-une forges, deux ateliers pour moulage de la fonte, un atelier pour la confection des chaudières, un autre pour la fabrication des briques réfractaires, un atelier de construction des locomotives, et de spacieux emplacements pour monter les balanciers et autres fortes pièces en fonte, pour faire les ajustages et les travaux de menuiserie, etc.

Un canal spécial, creusé pour l'usage de l'établissement, le mettait en communication avec la Meuse, où l'on embarquait les appareils sortant de ses forges.

On a construit à Seraing la plupart des locomotives employées sur les lignes belges. La Russie, l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie, y ont également fait des commandes. La société John Cockerill — car telle est la firme de cette vaste entreprise — fournit actuellement des salaires à 7,000 ouvriers. Elle utilise une force motrice de 2,620 chevaux, activée par 156 machines à vapeur et 148 chaudières.

Après Seraing, nous avons à citer la grande fabrique du Phénix, fondée à Gand en 1821 ; la société Saint-Léonard, à Liége ; la société de Couillet, près de Charleroi, et les compagnies créées plus tard pour la construction spéciale de matériels des chemins de fer. Quelques années suffirent pour multiplier ces usines sur toute la surface du pays. Au moment où nous écrivons, Liége, Charleroi, Bruxelles, Gand, Verviers et sa banlieue, Tirlemont, Nivelles, Tubize et une foule d'autres localités en possèdent, toutes parfaitement outillées, et prêtes à satisfaire aux exi-

gences, si variées cependant, de l'industrie moderne.

L'Angleterre, qui avait autrefois le monopole de cette fabrication, ne nous fournit plus — et cela en quantités restreintes — que des pièces détachées de machines, ainsi qu'un certain nombre d'appareils modèles, la plupart d'invention nouvelle ou perfectionnée. Les importations générales, en ce qui concerne cette branche de travail, ont été, en 1864, de 3,191,839 kilogrammes, valant 3,244,000 francs, tandis que nos exportations s'élevaient, à la même époque, à 17,216,257 kilogrammes, valant 21,616,000 francs. Nos envois à l'étranger ont quintuplé depuis 1841, et leur progression est surtout sensible à partir de 1857. La réduction qui s'est opérée sur les fontes et les fers a contribué à amener ce résultat, en mettant nos mécaniciens en meilleure position de fabriquer eux-mêmes à bas prix.

Leurs principaux marchés sont l'Espagne, la France, la Russie, les Pays-Bas et la Havane. Ils y ont expédié 13,175,316 kilogrammes de machines, en 1864. Ils placent, d'ailleurs, leurs produits dans le monde entier, concurremment avec l'Angleterre. Celle-ci, qui nous avait envoyé 635,000 kilogrammes de ses produits en 1857, a reçu 212,779 kilogrammes de mécaniques belges en 1864.

La construction des machines occupe un grand nombre de personnes, en Belgique. On y compte — sans parler des chaudronniers, au nombre de 3,330, des fabricants de cardes, de métiers et autres ustensiles de tissage — 7,251 ouvriers mécaniciens. La plupart d'entre eux habitent le Hainaut, Liége, le Brabant, ou la Flandre orientale.

§ 3. — *Nos premières verreries. — Développement de cette industrie.— Ses principaux établissements.— Leur production. — Commerce des vitres. — Fabrication des bouteilles et fioles. — Cristallerie et gobeleterie. — Fabrication des glaces. — Les vitraux modernes.— Notes sur la céramique belge. — Les terres cuites, la faïence et la porcelaine.*

En 1802, c'est-à-dire à l'époque où l'on se préparait à établir la grande fonderie de canons à Liége, on élevait dans la province de Namur, à Vonêche, un modeste établissement, qui inaugurait chez nous une industrie des plus utiles, destinée à devenir, pour le pays, une source de richesse et de prospérité. On y fabriquait des verreries, et particulièrement celles qui sont désignées dans le commerce sous le nom de *verres de Bohême.*

Ce premier essai ne réussit point— comme il n'en arrive que trop souvent des nouveautés — et le matériel de l'usine de Vonêche fut vendu en 1830, et transporté à Namur. Ses produits étaient cependant assez remarquables, tant pour leur blancheur et leur transparence que pour la beauté de leurs formes. Dans l'intervalle, l'élan était donné, et d'autres spéculateurs s'étaient mis à l'œuvre. La cristallerie du Val-Saint-Lambert, établie en 1826, fut constituée en société anonyme en 1836, pour introduire en Belgique la fabrication des glaces. Plus tard, on monta une autre usine à Oignies et, l'esprit d'association s'emparant des verreries, on en créa successivement à Mariemont, à Bruxelles, à Herbatte-lez-Namur et à Floreffe.

Cette industrie, à l'époque actuelle, a tenu toutes ses promesses. Elle produit des cristaux à base de plomb pour service de table, lustres et candélabres; des objets de luxe et de fantaisie, unis et taillés, blancs et coloriés, filigranés, dorés et peints; de la gobeleterie fine et commune; des glaces pour miroiterie et vitrage; des verres coulés destinés à servir de dalles; des glaces brutes, unies et cannelées pour vitrages et couvertures de serres; des verres à vitre, blancs et coloriés; des cylindres et des tuiles en verre; des bouteilles à vin et eaux minérales; du *flint-glass* et du *crown-glass* pour l'optique; des émaux et des vitraux.

Les matières premières employées dans les verreries sont, comme on le sait, la silice, qui, à l'état de sable, entre pour moitié dans la composition des cristaux, et pour les trois cinquièmes dans celle des autres sortes de verre; l'oxyde de plomb, employé pour un tiers dans la fabrication du cristal proprement dit; le carbonate de chaux, le sulfate et le carbonate de soude, réservés à la manufacture spéciale du verre.

Tous ces éléments sont indigènes, et par conséquent d'un prix peu élevé. Nous avons l'avantage, sur beaucoup de nos concurrents, de pouvoir en opérer la fusion dans des creusets chauffés à la houille — puisque ce combustible abonde en Belgique — et non au bois, ce qui est plus coûteux. La verrerie belge se trouve donc dans les meilleures conditions de vente.

Elle s'exerce dans les arrondissements de Mons, de Namur, de Liége, de Charleroi et surtout dans

cette dernière localité. Le charbon, le sable, les sulfates de soude et la castine s'y obtiennent plus favorablement qu'ailleurs, et y sont plus à la portée des usines. Trente-cinq établissements, comprenant 72 fours de fusion en activité, y sont consacrés aux diverses spécialités de cette fabrication, avec un personnel de 3,500 ouvriers. Le travail du verre est basé en grande partie sur la dextérité de ceux-ci, car les machines n'y jouent qu'un rôle secondaire, sauf en ce qui concerne la confection des glaces. Les ouvriers sont généralement à leurs pièces, et la population féminine n'est guère représentée parmi eux; on emploie, pour le service des fours, un certain nombre d'enfants.

La valeur totale des produits de nos usines verrières, taxée en 1860 au chiffre de 17,275,200 francs, avait atteint 18,246,100 francs en 1864. Un nouveau débouché lui a été ouvert depuis la conclusion du dernier traité de commerce avec la France. Celle-ci a renoncé, par ce traité, aux droits quasi prohibitifs dont elle frappait les verreries belges.

Nos verriers travaillent surtout pour l'exportation, et répandent leurs marchandises sur la plupart des marchés d'Europe et d'Amérique. Pour mieux apprécier ce commerce, nous en examinerons séparément chacune des divisions, en commençant par les verres à vitres.

La fabrication des vitres, dans l'arrondissement de Charleroi, estimée à 3,149,700 mètres carrés en 1855, s'y éleva à 7,491,000 mètres en 1865. La production annuelle du même article en France n'est que de cinq millions de mètres, et il s'y vend à des

prix plus forts. Les verres belges, blancs ou coloriés, peuvent donc, aisément, soutenir le parallèle. A l'intérieur, on les expédie à des marchands en gros, qui les revendent aux vitriers.

Le commerce extérieur s'en fait en grande partie par l'Angleterre — qui en reçut pour 2,743,005 francs en 1864 — par les Pays-Bas, les villes Hanséatiques et la France. On en envoie directement aux États-Unis. La Turquie en consomme pour 749,490 francs, mais le mouvement de l'exportation verrière paraît se ralentir de ce côté. On reproche aux industriels belges de ne pas soigner suffisamment leurs emballages. Il en résulte des pertes, qu'il serait facile, nous semble-t-il, d'éviter.

Nous écoulons aussi nos vitres au Brésil, en Autriche, en Égypte, dans le Rio de la Plata, en Danemark, en Italie, etc. On pourrait en envoyer au Mexique, comme chargement supplémentaire des navires, à Manille et en Californie. Les grandeurs qui conviennent à San-Francisco sont celles de 10 × 14 à 19 × 28 pouces, mesure américaine.

On ferait également quelques affaires en Algérie et au Cap. Quant à nos importations de verres à vitres, elles sont insignifiantes, et ne dépassent point 6,000 francs par an.

Les fabricants de bouteilles et de fioles ne sont pas, tant s'en faut, dans une situation aussi avantageuse; aussi leur production est-elle en baisse. De 1825 à 1830, ils possédaient 17 usines, et livraient à la consommation 14 millions de bouteilles. En 1834, ce dernier chiffre s'était abaissé à 8 millions, pour descendre enfin, quelques années plus tard, à 5 mil-

lions. Il s'est légèrement relevé depuis, mais, dans l'intervalle, les verreries où l'on manufacture cet article se sont réduites à cinq ou à six.

Cette décadence a eu pour origine la perte du marché hollandais, et des colonies qui en dépendent. L'importation d'un nombre considérable de bouteilles françaises et allemandes, reçues en même temps que les vins étrangers, y a également contribué. On conçoit, après ce qui vient d'être dit, qu'on ne rencontre guère, hors du pays, de bouteilles et fioles belges. On en exporte à peine pour 24,000 francs annuellement. La production du même article rapporte 18 à 20 millions à la France, et une somme à peu près aussi forte à l'Angleterre.

Les manufactures de cristaux, de demi-cristaux et de gobeleteries sont beaucoup plus actives. L'établissement du Val-Saint-Lambert, dont nous avons déjà fait mention, occupe 1,200 ouvriers. Il existe deux autres usines du même genre, parfaitement montées, dans la province de Namur. Elles livrent au commerce pour 1,400,000 francs de marchandises. Citons encore une gobeleterie, située dans l'arrondissement de Charleroi, qui fait pour 200,000 fr. d'affaires annuellement. On réussit surtout, en Belgique, dans la fabrication des demi-cristaux, produit intermédiaire entre le verre et le cristal. Il y a de l'avantage à exploiter cette spécialité, qui, par son bon marché, est d'une vente plus générale et plus assurée que la cristallerie fine. Nous avons exporté, en 1864, pour 847,172 francs de cristaux unis et moulés, et pour 2,921,080 francs de cristaux taillés, dorés et décorés. Ces chiffres indiquent un progrès

réel. Nous regrettons d'avoir à répéter ici l'observation que nous avons déjà formulée à propos des expéditions de verres à vitres : l'emballage de notre gobeleterie ne se fait pas avec assez de soins, d'où il résulte que les produits belges n'arrivent à destination qu'avec une casse considérable. Nos négociants se plaignent aussi de ne pas obtenir, à Anvers, les mêmes facilités de fret qu'à Hambourg et en Angleterre. Cette dernière contrée nous acheta pour 976,601 francs de cristaux taillés, en 1864. Les États-Unis nous en prirent pour 371,342 francs, les Pays-Bas, pour 293,844 francs. Nos expéditions au Rio de la Plata sont de 260,670 francs; vers les villes Hanséatiques, de 219,670 francs; au Brésil, de 186,654 francs. Le restant de notre production se partage entre la Prusse, la France, Cuba, la Chine, la Suède et la Norvége, l'Italie, le Danemark, les possessions anglaises d'Amérique et le Mexique. Nous réussirions probablement à opérer quelques ventes, particulièrement en ce qui concerne les demi-cristaux, en Égypte. Ce marché n'a guère été exploité, jusqu'à présent, par les verriers belges.

Il y a quelques années, nous recevions la plus grande partie de nos glaces, étamées ou non étamées, des manufactures de France. Aujourd'hui nous possédons nous-mêmes deux grandes manufactures de glaces, à Sainte-Marie d'Oignies, dans le Hainaut, et à Floreffe, province de Namur. La fabrication y atteint une perfection qui n'est point dépassée par nos concurrents. Une autre usine, de même nature, a été fondée récemment aux environs

de Bruxelles, pour l'étamage des glaces et du verre par l'argent, au moyen d'un procédé nouveau.

Nos importations, pour cet article, dépassent nos exportations, qui ne s'élèvent qu'à 1,386,650 francs. Nous envoyons nos glaces en Angleterre, dans les Pays-Bas, en Prusse, aux États-Unis, dans les villes Hanséatiques, en Russie, vers les possessions anglaises, en Amérique, dans le Rio de la Plata et au Chili.

L'industrie des vitraux est représentée en Belgique et y fait des progrès. Plusieurs de nos églises sont décorées de verrières modernes, composées avec assez d'habileté, et parfois même avec un sentiment très artistique. Nos peintres verriers n'ont encore pu retrouver, néanmoins, le secret de cette admirable transparence des couleurs, de ces tons chauds et brillants qui caractérisent si éminemment les œuvres des anciens maîtres Les procédés de ces derniers, si supérieurs aux nôtres, sont restés inconnus.

La céramique, comme la verrerie, a plus d'un rapport avec l'art. Ses produits, destinés au service de la table ou à la décoration, peuvent se diviser en quatre catégories bien distinctes : les terres cuites, les grès, les faïences et les porcelaines.

Les terres cuites comprennent les objets de plastique, qu'une cuisson convenable durcit et solidifie.

Les grès sont des poteries durables, que rien n'altère, employées à divers usages domestiques, et à la fabrication des produits chimiques.

Les faïences communes et les faïences fines sont assez connues. On commence à se servir, dans les

arts décoratifs, d'une variété de faïence, à glaçure stannifère, dont on tire le meilleur parti.

La porcelaine dure est caractérisée par son extrême blancheur; la porcelaine tendre, par les couleurs brillantes dont on peut la revêtir. Cette dernière est exclusivement réservée à la décoration. Elle ne convient pas, à cause de son peu de solidité, aux emplois journaliers.

Les terres cuites se font à peu près partout, en Belgique. On confectionne à Tirlemont et à Louvain des poteries ordinaires fort recherchées dans le pays.

Marche et Ciney, dans le Luxembourg, Poperinghe et Dixmude en Flandre, se livrent aussi à cette fabrication. Les grès fins, blancs et colorés, viennent de Saint-Vaast et de quelques autres localités du Hainaut, ainsi que les grès de construction, creux, pour balustres de balcons, pour le couronnement des édifices, etc. Ces produits ont un renom justement acquis, et deux de nos fabricants ont obtenu une médaille de première classe à l'exposition universelle de Paris de 1855, l'emportant sur leurs concurrents prussiens, français, anglais et luxembourgeois. Le traité du 1er mai 1861, avec la France, a amélioré encore la situation prospère de nos fabriques. Notre poterie grossière et nos grès ont une clientèle nombreuse parmi nos voisins du Midi. Leurs importations, cependant, dépassaient encore nos exportations, en 1865, de 46,227 francs.

L'emploi de la faïence, pour les besoins du ménage, a diminué depuis quelques années, par suite de la découverte d'une sorte de cailloutage, formant

une composition assez solide, dont l'Angleterre a exporté d'énormes quantités. Nos faïenciers luttent vaillamment contre cette concurrence, et offrent aujourd'hui leurs produits à des prix fort modérés. On trouve de l'argile plastique, propre à la fabrication de la faïence, dans le Hainaut, à Tournai, à Baudour, à l'ouest de Mons, et dans la province de Namur, à Andenne.

Tournai fournit de la porcelaine tendre, qui ne se fabrique que là, à Saint-Amand, et à la manufacture impériale de Sèvres. Ce genre de porcelaine, comme nous l'avons déjà fait observer, ne convient pas à la consommation courante. La fabrication en est coûteuse, et doit présenter, pour obtenir la vogue, de véritables qualités artistiques. Elle est d'autant plus difficile à établir en Belgique, que nous ne possédons pas les terres qu'il faut y employer. Les kaolins de Saint-Yrieix, près de Limoges, sont le type des meilleures terres à porcelaine; ceux des Pyrénées, du Cher et de l'Allier commencent aussi à être appréciés.

Les porcelaines dures ont un débit beaucoup plus étendu. On a essayé, à diverses reprises, de leur appliquer le travail mécanique, mais sans succès, à cause du ramollissement produit par la haute température qu'exige leur cuisson, qui déforme les pièces faites autrement qu'à la main. L'ouvrier, dans nos manufactures, est payé à la tâche. En raison de la fragilité des produits fabriqués, il ne peut travailler qu'à l'atelier, même lorsqu'il s'agit d'œuvres décoratives.

Nous possédons des fabriques de porcelaines dures

dans le Hainaut — à Baudour et à Saint-Vaast — à Bruxelles, à Hal, à Saint-Servais et à Andenne. Les porcelainiers français leur disputent nos marchés.

Une branche de l'industrie céramique qu'on ne doit point négliger, la fabrication des pipes, s'exerce à Andenne, à Nimy et à Brée. Là aussi, nous nous trouvons en lutte avec la France et, de plus, avec les Pays-Bas. Nos industriels étaient parvenus, cependant, à se créer quelques débouchés, mais ils les ont perdus depuis deux ans. En Australie, ils eurent un moment la vogue. Les pipes belges s'y plaçaient à 18 shellings, et même à 24 shellings la caisse. Aujourd'hui, tout est changé, et on a peine à les écouler à 10 shellings.

Le marché est-il encombré, ou nos producteurs ont-ils déprécié eux-mêmes leur marchandise — comme on le leur reproche — en fournissant des produits de qualité inférieure?

Nous ne possédons pas les éléments nécessaires pour résoudre cette question. Quoi qu'il en soit, les importations de pipes étrangères augmentent, tandis que nos exportations, baissant toujours, étaient descendues au chiffre insignifiant de 3,337 francs, en 1864.

D'après les renseignements que nous avons recueillis, nous croyons que la vente de notre poterie commune pourrait prendre plus de développement en France. Les tuyaux de drainage surtout y trouveraient placement. Nos faïences se débiteraient avec facilité à Buenos-Ayres, à condition qu'on en soignât la forme et l'emballage. On en écoulerait aussi au

Maroc et en Algèrie, surtout de petites tasses à café, à l'usage des indigènes.

Les briques destinées à la bâtisse, d'une qualité ordinaire, se font sur tout le territoire belge, mais sont l'objet d'une industrie particulière à Boom, à Niel, à Rumpst, à Rynrode sous Haelen, à Tongres, à Reckheim, à Herck Saint-Lambert, aux environs d'Ypres et dans les arrondissements de Saint-Nicolas, de Termonde et de Bruges. Les briqueteries de Boom sont renommées, et fournissent du travail à 2,420 ouvriers.

Les produits réfractaires ont acquis une véritable importance industrielle. Ils remplacent la fonte pour la production du gaz, la pierre pour les creusets des hauts fourneaux, le bois pour les appareils d'évaporation. C'est la petite ville d'Andenne, sur la Meuse, qui est devenue le centre de cette fabrication spéciale. Elle livre au commerce seize millions et demi de kilogrammes de briques, de cornets à zinc, de cornues à gaz et d'engins destinés aux laboratoires de chimie. Quelques industriels s'occupent aussi de cette production à Tilleur, à Huy et à Baudour, mais ils font venir d'Andenne les terres dont ils font usage.

Nos importations de produits réfractaires montent à peine à 20,000 francs; quant à nos exportations, dirigées vers les Pays-Bas, la Prusse, la France, l'Angleterre et la Russie, elles étaient, pour 1864, de 739,000 francs.

Le marché allemand convient à la vente des cornues, creusets et autres appareils chimiques. Nos briques de Boom, nos tuiles, nos carreaux et nos

pierres artificielles sont d'un débit courant dans l'Amérique du Sud, où il y a moyen de les envoyer à peu de frais, en les embarquant comme lest. Nous recommanderions aux expéditeurs, en ce qui concerne les carreaux de terre cuite, de les faire fabriquer, autant que possible, sur le modèle de ceux qu'on expédie de Marseille, déjà connus et appréciés de l'autre côté de l'Atlantique.

Ajoutons, pour terminer nos observations sur la céramique, la bâtisse et les métiers qui s'y rattachent, qu'on emploie les excellents ciments fabriqués dans notre pays à la confection d'une foule d'ouvrages utiles, tels que réservoirs à alcool, à pétrole et à huile, dont l'exécution est parfaite sous tous les rapports.

§ 4. — *L'orfèvrerie en Belgique. — Les bronzes d'art et les ouvrages en métaux repoussés. — La chimie industrielle, ses produits et leur commerce. — Nos manufactures de couleurs, de teintures et de vernis. — Epuration des huiles minérales. — Nos marbreries.*

Le champ de l'industrie humaine, s'agrandissant chaque jour par de nouvelles découvertes, a pris des proportions si étendues, si vastes, qu'on a peine à en saisir toutes les parties, à moins de l'explorer avec beaucoup de méthode. Nous nous sommes occupé jusqu'ici des produits bruts du sol, et des diverses fabrications qui en dépendent. Notre sujet n'est pas épuisé, et nous y comprendrons l'orfèvrerie, la fabrication des bronzes d'art, et la manufacture des produits chimiques et pharmaceutiques, également basées sur l'emploi des substances minérales. Nous ferons ensuite quelques remarques sur nos marbreries, que leur importance ne nous permet pas de passer sous silence.

L'usage des bijoux, réservé autrefois aux classes privilégiées, s'est généralisé parmi nous, de même que chez les autres nations. Sous le gouvernement des ducs de Bourgogne, la Belgique avait des orfèvres extrêmement habiles. Les joailliers de Gand, de Bruges, d'Ypres et des autres villes à corporations d'ouvriers, étaient de véritables artistes. Toutes les branches de l'orfèvrerie, la fonte, l'estampage, la ciselure, la niellure, le découpage, l'émaillure, se pratiquaient avec habileté dans nos provinces. La ville d'Anvers était célèbre pour la taille du diamant,

pratiquée depuis à Amsterdam, à la suite des troubles religieux du seizième siècle.

Nos orfévres n'ont pas toujours été, malheureusement, à la hauteur de ces glorieuses traditions. Nous recevons une grande partie de notre joaillerie de l'étranger, et nos exportations ne dépassèrent pas 101,168 francs en 1864. Observons toutefois, pour être justes, que nos fabricants ne jouissaient point, à cette époque, de toute leur liberté d'action. Ils étaient soumis à une loi spéciale, qui leur défendait d'abaisser le titre de leurs produits, et ne pouvaient par conséquent se conformer aux exigences du commerce extérieur. Ces obstacles ont été écartés par disposition législative. La création d'écoles publiques de dessin et de modelage ne peut manquer d'exercer la plus heureuse influence sur les progrès futurs de l'orfévrerie nationale.

La confection des bronzes d'art, et celle des ouvrages en métaux repoussés, est d'introduction récente en Belgique. Elle réclame, pour devenir prospère, des relations étendues, car les objets dont il s'agit sont d'un prix élevé, et, par conséquent, d'une vente difficile. Ces relations, — que nos bronziers doivent se faire tout en luttant contre les producteurs français, — on ne les établit qu'avec le temps, à force de persévérance, de sacrifices et de travaux. Constatons pour le moment que l'industrie des bronzes se perfectionne chaque jour dans nos provinces, particulièrement à Bruxelles. Déjà la concurrence est forcée de compter avec elle. Les fabricants français ont perdu du terrain depuis 1863, époque à laquelle ils répandaient à l'étranger pour

44 millions de francs de marchandises, tandis que leurs ventes, en 1865, ne s'élevèrent qu'à 32 millions de francs.

On a essayé de diverses combinaisons, tant en Belgique qu'en France et en Angleterre, pour abaisser le prix de la matière première des groupes artistiques. On a fait d'abord du bronze d'imitation, formé d'étain, de régule et de plomb. Le produit de cet alliage n'a pas tenu ce qu'on en attendait : il offre de la finesse, mais il coûte encore cher, et manque presque toujours de solidité.

Peu satisfaits du résultat de cette tentative, nos industriels lui ont substitué le zinc pur, et particulièrement celui qui vient de la Vieille-Montagne.

La plupart des objets d'art vendus aujourd'hui sont en zinc, revêtu d'une couche de cuivre par les procédés galvaniques. Ce métal, ainsi préparé, imite d'ailleurs assez bien son substitut. Comme cette galvanisation entraîne encore à des frais d'une certaine importance, on s'en passe quelquefois, lorsqu'il s'agit de la livraison de pièces à très bon marché, qu'on se contente de vernir, soit couleur bronze, soit couleur or.

La fonte de fer de toute dimension est coulée en Belgique avec une grande netteté et beaucoup de fini. Elle comprend une foule de choses diverses, telles que figures, vases, coupes, fontaines, candélabres, grilles, balcons, croix, etc. Ici le bas prix de la matière première encourage le producteur à ne pas reculer devant les formes les plus monumentales. Il peut donc, par son goût et son habileté, contribuer à la décoration des places publiques, des édifices de

toutes sortes, des parcs et des jardins. Nous rivalisons, en tout ce qui concerne les fontes d'art et les ouvrages en métaux repoussés, avec ce que nos voisins font de mieux en ce genre.

Nous venons de voir appliquer la galvanoplastie à la production industrielle. Les découvertes scientifiques — comme ce fait le prouve après tant d'autres — ont leur utilité pratique. L'action de la science n'est nulle part plus sensible que dans la fabrication des produits chimiques, si nécessaires aujourd'hui à nos manufactures, et si universellement employés. L'acide sulfurique, le sulfate de soude, le sel de soude, le chlorure de chaux sont d'un usage constant; aussi leur production a-t-elle pris, chez nous, un développement remarquable.

Il y a vingt-deux ans, c'est à dire à l'époque de notre dernière exposition nationale, la quantité d'acide sulfurique obtenue dans le pays montait, d'après les documents officiels, à 9,500,000 kilogr. Sur cette quantité, on prélevait 4,864,000 kilogr. pour la manipulation du sulfate de soude, et 4,300,000 kil. pour divers usages. L'excédant, soit 336,000 kilog., était exporté au dehors, principalement en Hollande. Cet acide se préparait au moyen de soufres importés de Sicile, et de pyrites de fer, extraites de notre sol.

La production se maintint à peu près au même chiffre jusqu'en 1851. La création de trois grands établissements nouveaux, fondés alors dans la province de Namur, lui donna une plus vive impulsion. Dès 1854, elle était plus que doublée, et montait à 20,835,000 kil., dont 9,470,000 furent convertis en

sulfate de soude. De 1856 à 1860, la moyenne de l'importation du soufre ne s'est pas accrue, et la fabrication de l'acide sulfurique par le moyen des pyrites de fer n'a pas fait de progrès bien marqués.

En 1846-1847, on a transformé en sulfate de soude 5,925,000 kilogr. de sel marin. A partir de 1851, cette quantité s'est augmentée annuellement, et a été évaluée, pour 1854, à 11,855,637 kilogr., qui ont produit 13,673,500 kilogr. de sulfate de soude.

Nos fabricants sont tributaires, pour le sel, de l'Angleterre, de la France, de l'Espagne et du Portugal. Les besoins toujours croissants de l'industrie verrière, qui fait une énorme consommation de sulfate de soude, ont amené, en 1851 et 1852, la création de deux usines supplémentaires pour la production de cet agent chimique. Jusqu'en 1856, nos fabriques de sulfate, protégées par un droit d'entrée de 7 fr. 20 c. les 100 kilogr., avaient exploité seules le marché belge. Ce droit ayant été supprimé, l'Angleterre, qui exporte annuellement plus de trois millions de quintaux de soude, s'est hâtée de profiter de cette circonstance, et fait depuis lors une concurrence redoutable à nos établissements. Elle trouve moyen de nous acheter nos pyrites, de les transporter chez elle, et de nous les revendre ensuite à l'état de sulfates, à des prix inférieurs à ceux des fabriques indigènes.

La production de l'acide chlorhydrique ou muriatique est intimement liée à celle de la soude. La condensation de cet acide est difficile à opérer, et la plupart de nos usines ne sont pas outillées de manière à le faire avec avantage. Les sels et cristaux de

soude sont de bonne qualité en Belgique, de même que le chlorure de chaux, employé dans nos papeteries et nos blanchisseries.

Anvers possède une raffinerie de soufre, soigneusement montée. On y reçoit la matière première, à l'état brut, de Sicile. Le soufre y est traité en huit fours, d'où il sort, soit en canons, soit en fleur. Cette raffinerie ne travaille que pour l'exportation, et envoie 1,000,000 de kilogr. en fleur, par an, à l'étranger. Quelques établissements du même genre se trouvent répartis dans d'autres localités, mais sans avoir l'importance de celui-ci. Ailleurs on raffine le borax, autre espèce de sel, très propre à faciliter la fusion des métaux.

En général, la création des produits chimiques exige de vastes emplacements, des constructions spéciales, un outillage coûteux, et une mise de fonds considérable. On s'est donc attaché de préférence, en Belgique, à la fabrication de ceux qui présentent un grand débit. Les compositions pharmaceutiques, dans la catégorie desquelles on doit ranger les réactifs employés dans les laboratoires de chimie, nous viennent du dehors. Nous recevons nos alcaloïdes, notre sulfate de quinine, notre éther, nos sels mercuriaux, etc., de l'Allemagne et de la France. Nos voisins du Midi exportent annuellement pour 53 millions de produits chimiques, fabriqués à Paris, à Lille, à Marseille et à Rouen. Les manufactures de Saint-Gobain, de Bischwiller, de Dieuze, de Thann, de la Camargue, ne le cèdent en rien à celles des grandes villes.

Nos fabriques sont réparties sur divers points de

la Belgique, d'après les convenances particulières, ou suivant la proximité des matériaux à leur usage. Nous avons déjà parlé des usines anversoises; il en existe dans le Brabant, à Bruxelles et dans sa banlieue, à Louvain et à Waterloo; dans la Flandre orientale, à Gand, Lokeren, Ledeberg, Zele et Leupeghem; dans le Hainaut, à Marchienne, Warchin et Oignies sous Aiseau. Le groupe le plus nombreux s'est formé dans la province de Namur, à Namur même, Floreffe, Auvelais, Moustier, Saint-Marc et Saint-Servais.

Le mouvement commercial des produits chimiques, envisagé en général, était en 1855 de 850,000 francs à l'importation, et de 249,000 francs à l'exportation. En 1864, le chiffre des importations s'accroît jusqu'à 3,649,000 francs, et celui des exportations jusqu'à 617,000 francs. Il n'y a pas, évidemment, proportion entre les deux quantités, et force nous est de reconnaître que nous perdons du terrain de ce côté.

Le trafic des alcalis, c'est à dire celui de la potasse, de la perlasse et de la védasse, n'est pas compris dans ces calculs, mais là encore nous sommes tributaires de l'étranger. Les alcalis nous sont livrés par la France, les États-Unis, la Russie, les Pays-Bas et l'Angleterre.

Les couleurs et teintures, par la matière qu'on y emploie et leur mode de fabrication, rentrent dans le domaine des produits chimiques. Elles nous viennent, en grande partie, des contrées voisines. On s'occupe cependant, en Belgique, de la production de la céruse, ou blanc de plomb. Le minerai ne nous manque

pas, et c'est l'utiliser dans d'excellentes conditions. Des fabriques de céruse se sont donc établies à Bruxelles, à Gand, à Namur, à Liége, à Courtrai, à Mariakerke, etc.

Leur activité industrielle, malheureusement, ne paraît pas avoir abouti à de grands résultats. Les importations étrangères augmentent en Belgique, et nos exportations diminuent proportionnellement. En 1856, elles valaient encore 1,384,000 francs : elles tombent à 490,000 francs en 1864.

On se plaint de la mauvaise qualité des céruses belges, auxquelles on préfère les céruses génoises. Nos fabricants devraient étudier les procédés employés par leurs rivaux, et s'appliquer à faire mieux qu'eux, ou tout au moins à les égaler. L'Orient leur fournirait, à ces conditions, un excellent débouché, où ils pourraient placer plusieurs milliers de caisses par an.

Pour remédier à l'insalubrité bien constatée de la fabrication du blanc de plomb, on a eu l'idée de le remplacer par quelque autre substance, également applicable à la peinture. De cette préoccupation est née une industrie nouvelle, celle du blanc de zinc, formé d'oxyde de zinc, et désigné aussi sous le nom de « blanc de neige ».

Le blanc de zinc ne peut cependant remplacer entièrement la céruse. En effet, il se détériore rapidement si on le soumet aux influences atmosphériques, et n'est d'un bon usage qu'à l'intérieur des habitations.

Indépendamment de ces couleurs, nous produisons encore de l'azur, de l'outremer, du bleu de Prusse,

du jaune de chrome et du minium. Notre fabrication ne suffit point cependant à la consommation locale, s'il faut en juger par le chiffre des importations étrangères; ce qui révèle quelque vice dans nos procédés, qu'il serait urgent de redresser.

Les huiles minérales, presque inconnues autrefois, ont fait l'objet, dans ces derniers temps, d'un commerce considérable. Elles s'obtiennent, en Belgique, par la distillation des houilles, des tourbes, des schistes bitumineux et autres. Une usine, outillée pour cette distillation, a été fondée à Berchem, lez-Anvers. Elle traite spécialement le schiste, et s'est déjà fait connaître par quelques envois importants, faits en Prusse, en France, en Suède et en Espagne.

L'épuration de l'huile de pétrole — qu'il s'agit de dégager du naphte, fort semblable au grisou par sa composition — se fait chez nous sur une grande échelle, particulièrement dans le Brabant, à Jemeppe près de Liége et à Audenarde.

Les manufactures de vernis, dont les produits sont recherchés pour la peinture, la carrosserie, la menuiserie et l'ébénisterie, sont nombreuses dans notre pays, et se trouvent disséminées dans toutes nos provinces.

Nous arrivons enfin, en ce qui concerne les industries basées sur l'extraction minéralurgique, au terme de nos recherches. Il nous a fallu multiplier les détails et les faits, au point d'en fatiguer peut-être nos lecteurs; mais leur récapitulation en offrira d'autant plus d'intérêt. Achevons notre tâche, dans l'intervalle, en présentant quelques observations sur l'état

de nos marbreries, dont les produits ont été l'objet de nombreuses distinctions, aux diverses expositions internationales.

La Belgique exporte ses marbres en Angleterre, en Russie, en Allemagne, en France, en Espagne et en Italie. L'Angleterre nous commande surtout des marbres taillés ou sculptés, les frais de main-d'œuvre étant fort élevés de l'autre côté de la Manche. En Allemagne, au contraire, où les salaires sont fort bas, on ne veut que la matière brute. On en a établi des dépôts à Cologne et à Bockenheim, dans les provinces rhénanes. En Hollande et en Amérique, on vend indifféremment les marbres bruts ou taillés. Nos pierres noires sont recherchées à la Nouvelle-Orléans et à la Havane, où on les emploie au carrelage des habitations : elles y portent le nom de *marbres d'Irlande*, les Anglais, auxquels nous abandonnons l'exportation de cet article, ayant eu soin de le dénationaliser à leur profit.

Avons-nous le droit de nous en plaindre, nous qui nous en remettons aux autres du soin de nos propres affaires?

§ 5.—*Exploitation du règne végétal.— Culture du lin. — Les fluctuations de l'industrie linière. — Son état actuel. — Ses produits. — Ses débouchés. — Les dentelles et les tulles. — Détails sur leur fabrication et leur commerce. — Broderies et passementeries.*

L'intelligence humaine, ingénieuse à mettre en œuvre les biens de ce monde, ne s'est pas contentée d'exploiter le règne minéral, et d'en tirer mille objets d'utilité ou de fantaisie; elle s'est également emparée d'une foule de végétaux, dont elle a su employer l'écorce, les fibres, le bois, la séve, de manière à les approprier à notre usage.

De là un nouveau groupe industriel, fort nombreux, et dans lequel se rangent les fabrications les plus intéressantes et les plus variées.

Parmi les plantes servant de matières premières à nos travaux, il faut citer, au premier rang, le lin. Nous lui devons la batiste, à la fois solide, souple et légère; les toiles de différents genres, toujours recherchées; le linge de table, parfois si richement ouvré et damassé; les dentelles, ces tissus charmants, que l'art sème de festons et de fleurs.

La Belgique produit des lins d'une beauté remarquable, surtout en Flandre, aux environs de Courtrai. Le lin récolté dans le département du Nord, en France, quoique fort bon, ne saurait leur être comparé, non plus que le lin russe.

Cette culture occupait chez nous, en 1840, une étendue de 40,624 hectares. Ce chiffre, par suite de diverses circonstances dont nous allons bientôt parler,

s'abaissa jusqu'à 29,879 hectares en 1846. La réduction était forte, et se traduisait par une perte de 26 p. c.

A partir de 1856, la situation s'améliora, et on en revint à une culture de 32,837 hectares. Elle s'est encore développée depuis, et a surpassé le total de l'année 1840 de 10,624 hectares.

Les 50,000 hectares aujourd'hui consacrés à la plantation du lin rapportent, en moyenne, 25,000,000 de kilogrammes de filasse par an.

Voici, en quelques mots, l'explication de ces fluctuations.

L'industrie linière est fort ancienne en Belgique. D'abord très florissante, elle subit l'influence fâcheuse des diverses crises politiques qui troublèrent le pays, et nous la trouvons en pleine stagnation en 1715. Cette situation se prolongea jusqu'en 1748, c'est à dire jusqu'à la conclusion du traité d'Aix-la-Chapelle. Plus prospère sous la prudente administration du prince Charles de Lorraine, elle entre dans une deuxième période de décadence de 1780 à 1795. La Révolution française, en confondant momentanément les destinées de la Belgique avec celles d'une nation puissante, ouvrit à la fabrication linière quelques débouchés, mais lui fit perdre ses anciennes relations en Espagne, qui imposa à nos marchandises une surtaxe de 70 p. c.

La chute de l'Empire, en 1814, suivie de l'élévation du tarif français, de 1825 à 1826; les événements de 1830, qui nous enlevèrent l'approvisionnement de la Hollande et de ses colonies, produisirent de nouvelles perturbations dans ce commerce.

Tandis qu'il s'alanguissait, la filature du coton, au contraire, prenait de l'extension, et répandait sur nos marchés d'excellentes étoffes, fort blanches, assez solides, et dont les prix étaient inférieurs à ceux de nos toiles. Cette concurrence redoutable n'annonçait pas de meilleurs jours à l'industrie linière, mais nos tisserands allaient bientôt avoir d'autres causes d'alarmes beaucoup plus sérieuses.

Le tissage des toiles, très répandu dans les campagnes flamandes, s'y était effectué jusqu'alors à la main, par des ouvriers isolés, travaillant chez eux, et se servant même fort souvent de la matière récoltée dans leur propre champ. L'application de la mécanique à ce travail, longtemps étudiée et enfin résolue, vint tout à coup réduire leurs bénéfices, en leur faisant même entrevoir une ruine complète. Fidèles à leurs traditions, confiants d'ailleurs dans leur antique réputation d'habileté, ils crurent pouvoir accepter la lutte, et y furent vaincus. Malgré un travail incessant, acharné, sans repos ni trêve, la misère se répandit parmi nos tisserands, força un grand nombre d'entre eux à émigrer, et imposa à tous les privations les plus cruelles. Quelques industriels cependant, comprenant la puissance de ces terribles engins, mus par la vapeur, dont les Anglais avaient exploité jusqu'alors les forces productrices, songeaient déjà à opposer les machines aux machines, et à battre l'étranger par ses propres armes.

La filature de lin à la mécanique fut introduite dans notre pays en 1835, époque à laquelle une première manufacture de ce genre fut fondée dans les Flandres. En 1841, on en comptait huit, faisant

tourner 47,000 broches : l'essai réussissait, et l'industrie nationale regagnait le terrain perdu. Elle fit de nouveaux efforts, et mit en ligne 95,000 broches en 1846.

Aujourd'hui elle en compte près de 250,000, réparties entre une quarantaine d'établissements, ce qui porte la moyenne à 6,000 broches par usine. En France, vers 1845, cette moyenne était d'un peu moins de 3,000 broches; et en Angleterre, elle n'atteignait pas 4,000 broches. La Belgique serait donc celle des trois puissances qui compterait le plus grand nombre de broches par filature. Cette concentration des moyens de production nous est extrêmement favorable, car elle doit avoir pour effet de diminuer de beaucoup nos frais généraux. Nos 250,000 broches produisent, année commune, 21,000,000 de kilogrammes de fils.

Tandis que les machines s'implantaient en Belgique, d'aucuns continuaient cependant à y préconiser le travail manuel, qui présentait — disaient-ils — un avantage réel pour certains genres de fabrication. Le gouvernement belge, dont la sollicitude avait été éveillée par la situation déplorable des ouvriers flamands, nomma une commission d'enquête, en 1840, et la chargea de lui présenter un rapport sur la fabrication linière.

On reconnut que le tissage à la main pouvait encore rendre des services, à condition de recevoir une organisation nouvelle. Des ateliers d'apprentissage, véritables écoles professionnelles, furent établis dans une centaine de communes des Flandres, où ils ont largement contribué à ramener un peu de bien-être

et d'aisance. Le tisserand reçoit à présent le fil, tout préparé par la machine, et en fait de la toile, qu'il remet directement à certains entrepreneurs, dont il a reçu, au préalable, des instructions sur le nombre de fils à employer en chaîne et en trame. L'opération importante du blanchiment se fait sous la surveillance de ces entrepreneurs, et à leurs frais. Grâce à ces mesures, la fabrication toilière s'est établie plus industriellement : elle est devenue plus prompte, plus régulière et plus variée. En France, on a remplacé presque partout les anciens métiers à la main par des métiers automatiques, qui permettent une plus grande production, en même temps qu'une réduction dans le prix de la main-d'œuvre.

La préparation du lin fournit du travail à une nombreuse population ouvrière. Plus de 300,000 individus, en Belgique, lui doivent leurs ressources. Parmi ceux-ci on compte 250,000 Flamands.

Nos tisserands livrent à la consommation une grande variété de produits. On fait des toiles communes, destinées à la voilure des navires, à la confection des sacs et aux emballages, à Gand, à Tamise, à Zele, à Saint-Nicolas et à Roulers; des coutils, à Turnhout, à Roulers et à Iseghem; des linges de table et autres étoffes damassées, à Alost et à Courtrai; des toiles grises et bleues dans beaucoup de localités. Ajoutons néanmoins que notre spécialité consiste dans la confection des toiles fines, supérieurement exécutées en Belgique.

Nous compléterons ce tableau de l'industrie linière, par quelques notes sur son commerce.

Nous avons vu précédemment que la récolte an-

nuelle du lin, dans nos provinces, était évaluée à 25 millions de kilogrammes; nous en exportons 16,700,000, mais nous recevons de l'étranger, en retour, 11 millions cinq cent mille kilogrammes de lin. Le chiffre de nos envois dépassant de cinq millions celui de nos rentrées, il nous reste en magasin vingt millions de kilogrammes, auxquels il faut ajouter toutefois un autre chiffre de trois millions, excédant des importations d'étoupes. Cette quantité, soumise durant la fabrication à un déchet de 10 p. c. en moyenne, fournit 20,250,000 kilogrammes de fils de lin de toutes espèces. Nous en vendons 18,415,000 kilogrammes, et nous achetons au dehors 230,000 kilogrammes de fils. Nous nous réservons donc, au total, 19,245,000 kilogrammes de fils, destinés, soit au recordage, soit au tissage. Les fabriques de fils retors ont pris, dans ces dernières années, un assez grand développement; leur consommation n'est pas inférieure à 2,245,000 kilogrammes, et peut-être est-elle même plus forte. Il resterait donc, pour le tissage, 17,000,000 de kilogrammes. Toutes ces valeurs réunies portent le produit total de l'industrie linière à 88,755,000 francs.

Les derniers traités de commerce ne sont pas favorables, malheureusement, à nos filateurs. La convention conclue avec la France, le 1er mai 1861, frappe nos fils de droits de douane à peu près doubles de ceux dont les produits similaires sont taxés en Belgique. Il en résulte que nos exportations vers la frontière du Midi, qui étaient de 1,144,000 kilogrammes en 1861, et de 812,000 kilogrammes en 1862, n'ont été, par suite de l'application du nou-

veau tarif, que de 512,000 kilogrammes en 1863, et de 542,000 kilogrammes en 1864.

Les Anglais absorbent plus des trois quarts de notre exportation. Elle s'est développée également vers le Zollverein, l'île de Cuba, les Pays-Bas et les villes Hanséatiques. La Suisse a mis largement nos marchés à contribution, et y a fait des achats montant à 213,204 kilogrammes.

Nos fils de mulquinerie, de qualité supérieure, peuvent encore trouver placement en France, malgré les charges douanières, ainsi que dans la Grande-Bretagne. Au Mexique, il faut de bonnes toiles, à des prix peu élevés. Nous y avons envoyé des fleurets, des toiles à chemises, des coutils, beaucoup trop fins, et qui s'y sont vendus difficilement. On leur a préféré la toile irlandaise, moins solide mais plus apparente. Nos lingeries confectionnées s'écouleraient dans les États de la Plata, à Manille, au Pérou et au Cap. En Italie, il faut des toiles fines, sans apprêt. Elles y sont recherchées, et y feraient l'objet d'un commerce actif. Nos « Russias » sont très connues à la Havane, et les plus convenables à l'exportation sont celles de 1,760 fils. Elles doivent avoir une largeur de 105 centimètres, et mesurer trente-cinq mètres. On les y envoie par vingt pièces à la fois, sur deux piles de dix pièces, dans une caisse solide, garnie de ferrures.

Au Chili, les Allemands et les Anglais nous font une sérieuse concurrence. On a essayé récemment, non sans succès, d'introduire quelques toiles belges à Malte. Il serait désirable que nous puissions augmenter nos expéditions de ce côté, à

cause des relations fréquentes de cette place avec l'Orient.

Une dernière observation à propos de notre lingerie de luxe.

Nos damassés qui, sous le rapport de la fabrication, ne laissent rien à désirer, sont d'une infériorité marquée, comparés aux produits étrangers, en ce qui concerne le dessin. Nos fabricants, à l'exemple de leurs devanciers, devraient s'efforcer de les varier davantage, en les appropriant au goût moderne. Quelques sacrifices, faits dans ce but, leur vaudraient, nous n'en doutons pas, un surcroît de vente fort appréciable.

Le fil de lin, sous les doigts habiles de nos dentellières, devient un produit de luxe, qui a ses droits d'entrée dans le plus haut monde, et qu'on paye au poids de l'or. Jetons un coup d'œil sur cette industrie, éminemment nationale en Belgique.

Dès le dix-huitième siècle, les dentelles formaient un de nos meilleurs articles d'exportation. Beaucoup de villes belges prenaient part à leur confection. Dans certaines localités, on faisait des dentelles grossières, d'une seule pièce, destinées aux Indes espagnoles. Ailleurs on composait des dentelles à réseaux, à brides et à fleurs, tant en fil de lin qu'en or, argent ou soie. Ces réseaux se faisaient, tantôt à l'aiguille, tantôt au fuseau, mais les fleurs qu'on y appliquait ne pouvaient s'exécuter qu'à l'aiguille.

Bruxelles, entre toutes les cités flamandes, était réputée pour ce travail, et a justifié, jusqu'à nos jours, son excellente renommée. Le point d'Alençon occupait le deuxième rang, après le point bruxel-

lois. On ne le faisait pas en Belgique, mais on envoyait beaucoup de points d'Alençon à Bruxelles, pour y ajouter des fonds. Les dentelles de Malines, moins belles, avaient plus de durée. On les fabriquait d'une seule pièce, au fuseau, non seulement à Malines, mais aussi à Anvers et dans le Brabant. Les valenciennes étaient inférieures, pour le goût et la beauté, aux dentelles malinoises. On produisait à Gand des tissus qu'on appelait *fausses valenciennes;* elles étaient moins serrées que les véritables, et avaient beaucoup moins de valeur.

Ce commerce nous offrait tant d'avantages, qu'on essaya de nous l'enlever. Les Anglais s'appliquèrent à imiter la dentelle bruxelloise, mais sans succès. Malgré leurs efforts, ils ne parvinrent point à donner de la consistance à ce qu'on appelait le cordon ou la bordure des fleurs. Ne pouvant nous égaler dans cette industrie, ils tentèrent de débaptiser le « point de Bruxelles » et de le faire connaître en Europe sous le nom de « point d'Angleterre ». Ils y réussirent pendant quelque temps, au moins en France.

Aujourd'hui, comme autrefois, la dentelle se fabrique sur divers points du pays. Elle comprend quatre variétés bien distinctes : la malines, en fil de lin ; la dentelle de Grammont, en fil de coton et de soie ; la dentelle de Bruxelles et la valenciennes. A côté de ces riches tissus, faits à la main, se placent les tulles et leurs dérivés, unis, brodés et brochés, comprenant les dentelles à la mécanique, en coton, en soie et en laine, connues sous divers noms.

La dentelle de Malines, qui ne se fait plus seule-

ment en cette ville, mais aussi à Anvers, à Louvain et à Turnhout, ne jouit pas actuellement d'une grande vogue.

Elle ne mérite point, toutefois, cet abandon, à cause de sa finesse et de son élégance. La variété fabriquée à Turnhout diffère un peu des autres, et s'exporte particulièrement en Hollande et dans le Midi de la France.

La ville de Grammont livre au commerce des dentelles blanches, fond clair ou fond double, et des dentelles de soie noire, auxquelles on fait un reproche, celui d'être un peu lourdes. On y emploie la soie grenadine de Lyon. Leur réseau, composé de mailles rondes, est parsemé de fleurs très mates.

Elles ont l'avantage d'être à bon marché. Quelques manufactures françaises, entre autres celles de Chantilly, de Bayeux et de Caen, leur disputent la faveur publique.

La dentelle de Bruxelles, la plus parfaite et la plus coûteuse de toutes, était jadis d'un prix extrêmement élevé. Les fleurs qui en font l'ornement étaient appliquées sur un réseau, d'une admirable finesse. L'ouvrière le confectionnait séparément, à l'aide de fils valant de 1,000 à 2,000 francs la livre, soit à l'aiguille, soit au moyen de fuseaux, sur un petit métier portatif, ou coussin, qu'elle posait sur ses genoux.

Ce travail a été considérablement simplifié depuis, et peu de personnes sont encore capables de l'exécuter. On fabrique maintenant, par des procédés mécaniques, un tulle réseau, dit de Bruxelles, avec du coton retors n[os] 400 à 500.

Les fleurs, qu'on y superpose, se font tantôt au fuseau, et on les appelle alors *fleurs en plat,* tantôt à l'aiguille, et, dans ce cas, on les appelle *fleurs en point* ou *point à l'aiguille.* Le plus souvent les fleurs en plat sont ornées et relevées par des broderies à l'aiguille, et par des découpures à jour, d'un fort bel effet. Les fleurs de dentelles, destinées à être appliquées, ne s'exécutent nulle part aussi bien qu'à Bruxelles; on les emploie pour les articles fins et riches. Quelques villages de l'arrondissement d'Audenarde, et notamment Auweghem, s'occupent aussi de cette fabrication.

On confectionne encore de la dentelle à Marche, dans le Luxembourg; un tissu particulier connu sous le nom de *dentelle duchesse* à Bruges; de la guipure à Tamise, blanche et noire; des dentelles point gaze, dont le réseau se fait entièrement à la main.

La principale branche de l'industrie dentellière en Belgique, commercialement parlant, est la valenciennes, recommandable par son bon marché et sa solidité. Ce genre de tissu, d'origine française, ne se confectionne plus par delà nos frontières, sauf à Bailleul. La valenciennes belge est fort belle, et se façonne à Ypres, à Courtrai, à Bruges, à Gand, à Menin, à Alost, et dans quelques autres communes de Flandre. On la fait à mailles carrées à Ypres; à mailles rondes à Bruges, et dans les autres localités.

On estime le nombre des dentellières, en Belgique, à 150,000 femmes et jeunes filles. Leur travail représente un capital de près de 50,000,000 de francs, dont plus de la moitié se répartit en salaires. En France, on compte 200,000 dentellières, gagnant en

moyenne 1 fr. 25 c. par jour. Les plus habiles reçoivent 3 fr. 50 c., pour un travail de dix heures. Toutes proportions gardées, c'est dans notre pays que la fabrication de la dentelle a le plus d'importance, tant par le nombre des personnes qui en vivent, que par la beauté des produits.

Les dentelles belges se vendent sur tous les marchés. Au Brésil, on préfère les applications de Bruxelles, tout en ne rejetant pas cependant les valenciennes, les malines et les dentelles à la mécanique. Les tulles bruxellois, en coton blanc, y jouissent d'une grande faveur. Quant aux tulles de Malines, on ne peut les y exporter : ils tombent en lambeaux en arrivant de l'autre côté de l'Atlantique.

En Espagne, les dentelles de haut prix, au contraire, sont peu demandées. On y vend surtout des valenciennes, et beaucoup d'imitations. Les Anglais, qui ont compris qu'il faut à la Péninsule des articles assez apparents et à très bas prix, y placent leurs tissus de coton. Nos négociants y expédieraient avec bénéfices des dentelles de Grammont, pourvu qu'on s'attachât à les rendre un peu moins massives, et à en varier les dessins. En Italie, comme en Espagne, ce sont les tulles et les dentelles de coton qui sont demandées. Nottingham, qui a presque le monopole de cette fabrication en Angleterre, débite une forte quantité de ses produits aux Italiens.

En résumé, le commerce de nos tulles et de nos dentelles — bien que la supériorité de nos marchandises soit incontestable — n'a pas pris d'accroissement. Nos exportations, s'il faut en croire la statistique officielle, sont en baisse depuis quelque temps.

La diminution porte principalement sur les produits de première qualité, dont la vente est fort lourde. Nos fabricants ne sont pas responsables de ce ralentissement, dont il faut chercher la cause dans les agitations politiques de notre époque. On ne fait l'acquisition de produits luxueux, tout de fantaisie, qu'à condition de n'avoir pas à redouter l'avenir. La crise financière qui a frappé les États-Unis, en 1859, et la guerre terrible dont cette partie de l'Amérique a été récemment le théâtre, ont fait du tort à ce commerce, comme à toutes les autres branches du négoce. Ajoutons que la mode, durant une certaine période, n'était plus aux dentelles, l'un des plus gracieux compléments, toutefois, d'une élégante toilette de dame.

Le travail de la broderie, très productif en France, dans les départements des Vosges, de la Meurthe, de la Meuse, de la Moselle, de la Haute-Saône, du Rhône et du Calvados, à Paris, à Lyon et à Tarare, n'est guère pratiqué en Belgique. On fait néanmoins de la broderie au crochet, sur tulle, à Anvers et à Lierre, et des ouvrages au plumetis, sur mousseline et batiste, à Sweveghem, à Bellem et à Callao. On brode sur toile bleue et toile écrue à Audenarde, et on y confectionne aussi des objets en points de Venise, et en imitation du point d'Angleterre.

Si nous ne nous distinguons point dans la fabrication des broderies blanches, soit de toilette, soit d'ameublement, nous sommes fort habiles à manier les fils d'or et d'argent, dont on brode les habits sacerdotaux, tels que chasubles, étoles, chapes, mitres, etc. Il se fait, chez nous, sous ce rapport, des

travaux fort remarquables, à la fois pleins d'art et de goût.

La passementerie, de même que la broderie, fut pendant longtemps une industrie toute française. On citait Lyon pour ses tissages destinés à l'armée; Saint-Étienne pour ses produits dits de nouveauté, employés à la toilette; Nîmes, Saint-Chamond et Rouen pour leurs cordons, leurs lacets, leurs gances et tissus élastiques; Paris, pour tous les genres de passementeries.

Depuis quelques années, les Belges s'adonnent à leur tour à ces travaux. Ils y réussiraient peut-être, s'ils y employaient, comme leurs voisins, un outillage perfectionné. Dans l'état actuel de leurs ateliers, ils n'ont pas même su se rendre maîtres du marché intérieur.

Nous avons importé pour 1,929,686 francs de passementerie en 1864, dont la Prusse a fourni la plus grande part. La France intervient dans le chiffre cité plus haut pour 607,513 francs, et l'Angleterre pour 99,525 francs. Les envois allemands consistent principalement en objets de laine et de poil, de lin et de coton; ceux de France, en fabricats de pure soie.

Nos exportations sont loin d'atteindre cette importance. Elles ne se sont élevées, pour 1864, qu'à 162,488 francs, et comprennent peu de passementeries de soie. Importations et exportations ont augmenté considérablement depuis 1860.

La passementerie, en France, occupe plus de 30,000 ouvriers, et sa production dépasse 100 millions de francs par année.

§ 6. — *Le coton. — Son introduction en Belgique. — Subdivisions de l'industrie cotonnière. — La crise américaine et ses conséquences. — Importance de nos filatures. — Importations et exportations. — Obligations imposées à nos fabricants. — La bonneterie de coton et de lin, sa fabrication et son négoce.*

Parmi les matières textiles, le coton est l'une des plus précieuses à l'homme. On en fait une foule de tissus, les uns serrés et lourds, tels que les toiles de coton, les calicots, les percales, les cretonnes, les madapolams, les croisés, les satinés, les brillantés ; les autres extrêmement légers, comme les jaconas, les nansouks, les tarlatanes, les organdis, les gazes, les mousselines unies, brodées ou brochées.

Ces tissus, dont la fabrication est si variée, sont parfois embellis de couleurs agréables, de dessins ingénieux, de bouquets de fleurs, de figures ; ils sont alors désignés sous le nom d'indiennes et de perses.

L'industrie cotonnière n'est point ancienne en Belgique, et n'y était guère pratiquée avant le commencement du siècle. Ce fut un Gantois, Liévin Bauwens, qui lui donna la première impulsion, en important d'Angleterre, en 1798, les machines à filer et la navette volante. Aujourd'hui nous employons environ quinze millions de kilogrammes de coton brut, d'une valeur de vingt et un millions de francs. Les États-Unis d'Amérique, jusqu'en ces derniers temps, nous en livraient la plus grande partie, mais, à la suite des tristes événements dont cette contrée a été le théâtre, d'autres pays se sont livrés à la cul-

ture du coton, et contribueront désormais à en fournir les marchés européens.

Ce sont le Brésil, l'Égypte, la Turquie, les Indes orientales et la Chine.

Nous diviserons nos fabriques de coton en plusieurs groupes, d'après leurs spécialités. En première ligne, citons les établissements gantois, où l'on manufacture des calicots et des tissus écrus. Ces articles y sont façonnés à l'aide de moyens mécaniques. Le tissage à bras est entièrement supprimé, dans cette industrie, sauf pour la fabrication de quelques articles spéciaux.

Les étoffes à pantalons, faites de coton pur ou mélangées de laine, viennent de Courtrai, Mouscron, Tournai, Bruxelles, Saint-Nicolas, Renaix, Eecloo et Grammont.

Les piloux et autres objets de coton, pour hommes, se confectionnent à Alost, Grammont et Lokeren.

La ville de Termonde s'est fait une spécialité. Elle utilise les déchets provenant des autres usines, les soumet à un nouveau travail, et en compose des couvertures, vendues à très bas prix. Cette fabrication est fort active, et occupe de nombreux ouvriers. On calcule qu'elle produit de neuf à dix mille couvertures par semaine, ce qui représente près de 500,000 pièces par an, d'une valeur totale d'un million de francs. Sur cette somme, plus de trois cent mille francs sont distribués en salaires.

Les basins se fabriquent à Bruxelles, à Bruges et à Lokeren ; cette dernière ville — ainsi que Renaix, Bruxelles, Gand, Termonde, Roulers, Tirlemont et Braine-l'Alleud — produit aussi des cotonnettes.

Toutes ces manufactures ont considérablement souffert durant la crise américaine. On s'en fera une idée en songeant que la production des États-Unis, en matières premières, s'élevait à un milliard de kilogrammes annuellement, et que ces immenses ressources manquèrent complétement à l'Europe durant quatre ans. Il en résulta que le prix du coton *Midling New-Orleans*, qui était de 1 fr. 80 c. avant la guerre, atteignait jusqu'à 7 francs le kilogramme en 1864. Dans ces conditions, il était extrêmement difficile de continuer à travailler le coton pur : on le mélangea de lin et de laine. La fabrication des étoffes à pantalons prit du développement, et celle des cotonnettes diminua peu à peu. La consommation s'en restreignit, et il en résulta un certain avilissement de l'article. A ce moment, les bénéfices des fabricants de cotonnettes étaient fort réduits, et leurs ouvriers fort mal payés. Trois usines seulement, établies à Saint-Nicolas, s'occupaient de la confection des cotons purs; les autres ne faisaient plus de cotonnettes qu'accessoirement, lorsque la demande des étoffes de laine pure et de laine mélangée se ralentissait, afin d'occuper leur personnel. Cette situation s'est considérablement améliorée depuis, et les affaires ont repris leur activité.

Le travail mécanique, comme nous l'avons dit, a remplacé partout le travail manuel pour la filature du coton; il emploie, en Belgique, 750,000 broches.

Ce chiffre n'est pas officiel, mais voici comment nous le justifions.

En 1846, l'importation des cotons en laine était évaluée, en moyenne, à 7,500,000 kilogrammes par

an. Elle a été de 13,000,000 de kilogrammes, environ, pendant la période de 1856 à 1860. Or, d'après le recensement industriel de 1846, les filatures de coton comptaient 360,000 broches à cette époque. L'importation ayant doublé, le nombre des broches employées à la mise en œuvre de la matière première doit avoir doublé également, et serait donc de 625,000 broches. D'après une donnée généralement admise par les industriels, chaque broche correspond à la mise en œuvre de 20 kilogrammes de coton en laine. En adoptant ce point de départ, nous arrivons au chiffre de 650,000 broches, pour l'année 1860. Depuis lors plusieurs nouveaux établissements ont été fondés, entre autres à Gand : nous n'exagérons donc point en portant à 750,000 le nombre total des broches employées.

L'industrie cotonnière, dans toutes ses branches, occupe de vingt-huit mille à trente mille travailleurs, consomme pour 21,000,000 de francs de coton brut, produit pour 35,000,000 de francs de coton filé, et fabrique pour 74,308,000 francs de tissus. Cette dernière estimation est nécessairement approximative, et se base sur le principe qu'on doit évaluer le coton ouvré au quadruple de son prix comme matière première.

L'importation des cotons en laine a décru depuis 1856 ; celle des fils de coton, au contraire, s'est considérablement accrue. La Belgique exporte cependant plus de filés de cotons qu'elle n'en reçoit. Nous n'achetons guère à l'étranger que les numéros élevés, ou des fils tors et teints, et nous lui expédions les qualités ordinaires. Ces affaires se traitent, à l'im-

portation, avec l'Angleterre, la France, la Prusse, la Suisse et les Pays-Bas. Pour l'exportation, nous nous sommes mis en relation avec les Pays-Bas — notre marché le plus considérable; — l'Angleterre, qui nous prend pour 144,782 kilogrammes de marchandises; la France, la Prusse, la Suisse, le grand-duché de Luxembourg, et quelques autres pays.

Nos exportations de tissus consistent principalement en cotons écrus, d'une valeur de 2,265,555 fr., en 1864; en cotons blancs, estimés 2,049,038 fr.; en tissus teints, et en étoffes imprimées. Nos ventes suivent une marche ascendante, sans être toutefois fort actives. En effet, le total de nos envois, calculé à 2,389,881 kilogrammes en 1856, n'atteignit que 2,488,354 kilogrammes en 1864, c'est-à-dire qu'en huit ans, il ne s'est augmenté que de 98,473 kilogrammes. En France, la production en fils et en tissus s'estime à 105 millions de kilogrammes, d'une valeur de 800 millions de francs, et l'exportation à 21 millions de kilogrammes. La fabrication du coton constitue une fortune immense à l'Angleterre; elle vend annuellement, au dehors, 74,642,146 livres de coton filé pour le tissage; 4,402,582 livres de fil de coton à coudre; des tissus pour une valeur d'un milliard 777,104,250 francs; de la bonneterie pour dix millions 630,300 francs; de la dentelle et du tulle de coton, pour 6,379,075 francs.

Afin de résister à une telle concurrence, nos fabricants doivent nécessairement se tenir au courant de tous les progrès réalisés, depuis douze ans, dans leur industrie.

En ce qui concerne la filature, il faut qu'ils per-

fectionnent leurs batteurs, leurs cardes, leurs étirages, leurs bancs à broches, et leurs autres machines préparatoires, qui servent à nettoyer le coton et à en rendre les fibres parallèles. Ils ont à substituer partout, aux anciens métiers à filer, des appareils automatiques, dits *self-acting*, qui manufacturent tous les fils, depuis le n° 1, représentant mille mètres, jusqu'au n° 200, représentant 200,000 mètres, sous le poids de 500 grammes.

Pour le tissage, ils doivent se servir de moyens mécaniques pour la fabrication des tissus serrés; multiplier les métiers à grande vitesse, dont quelques-uns peuvent battre jusqu'à 240 coups à la minute; généraliser l'emploi des machines encolleuses perfectionnées, dites *sizing-machines*.

En ce qui concerne l'impression, ils feront sagement d'introduire de nombreux perfectionnements de détail dans la fabrication; de se servir, autant que possible, de couleurs nouvelles; de varier leurs dessins. Nous leur recommanderions surtout d'étudier les produits anglais et suisses, ordinairement fort beaux, emballés avec soin, bien appropriés au goût des divers consommateurs, et d'un mesurage toujours égal.

Une industrie assez lucrative, parce qu'elle comprend des objets de consommation courante, se rattache au commerce du lin et du coton : nous voulons parler de la bonneterie. Presque toutes les machines qu'elle emploie — et elles sont en petit nombre — sont mises en action par l'ouvrier lui-même. On y utilise encore les métiers à bras, et même le travail tout manuel du tricot, mais seulement pour les articles de fantaisie. Quelques inventions récentes

indiquent cependant que, là aussi, on est à la veille de faire un pas en avant. Parmi celles-ci nous citerons les métiers rectilignes, qui permettent à une seule personne de produire à la fois, soit douze pièces de tricot non proportionné, soit six pièces de tricot proportionné; les anciens métiers n'en confectionnaient qu'une pièce. On a introduit aussi de nouvelles machines à remailler et à coudre le tricot.

En Belgique, comme en France, on compte peu de grandes manufactures de ce genre. Paris est le plus vaste entrepôt de la bonneterie française, et c'est de la Champagne qu'il retire ses principaux approvisionnements. Cette fabrication ne laisse pas que d'être considérable chez nos voisins du Midi, et elle a aussi de l'importance en Angleterre et en Saxe.

Elle s'est localisée, chez nous, dans l'arrondissement de Tournai, à Tournai, à Leuze et à Péruwelz. On confectionne également de la bonneterie à Arendonck, à Lommel et à Lanaye, mais la laine y est employée comme matière première, et nous ne nous en occuperons pas pour le moment. Nous avons importé, en 1864, 20,210 kilogrammes de bonneterie de coton, et 24 kilogrammes de bonneterie de lin. Elle nous venait de Prusse, de France, d'Angleterre et de Saxe.

Nos exportations sont peu importantes, et se bornent à 9,661 kilogrammes de marchandises de coton, expédiées en Hollande. Elles ont beaucoup diminué depuis 1855, tandis que les envois de l'étranger ont augmenté de près de 300,000 francs. Ces chiffres indiquent quelques vices d'exploitation, qu'il faudrait s'efforcer de redresser.

§ 7. — *La meunerie belge. — Ses principaux établissements. — Circonstances favorables à leur développement. — Commerce des farines. — Le pelage du riz. — Nos amidonneries. — Fabrication de la fécule. — Les pâtes d'Italie et les vermicelles. — Nos moulins à huile. — Production et commerce des tabacs. — Les houblons. — Brasseries et distilleries.*

Quittons les ateliers de tissage, les grandes filatures, et les appareils nombreux qui y fonctionnent, pour retourner aux champs, où nous trouverons la matière première d'autres industries, également utiles.

Toutes les conquêtes de l'homme, nous l'avons dit, sont les fruits de l'application et du labeur. Lorsque nos ancêtres eurent appris à cultiver les céréales, ils commencèrent à en broyer les grains entre deux pierres. Puis, on eût la meule, qu'un esclave mettait péniblement en mouvement à force de bras. Ces moulins informes étaient connus des Hébreux, et sont décrits dans l'Odyssée d'Homère. Les Romains, à l'origine, n'en connurent point d'autres, et condamnaient les captifs et les criminels à y travailler. Dans la suite, on songea à faire usage de la force des animaux, qui, courbés à leur tour sous le joug, furent chargés de cette dure et pénible occupation. L'invention des moulins à eau marqua un nouveau progrès, et Pline en parle comme d'un perfectionnement encore peu connu de son temps.

La préparation des céréales, si pénible autrefois, n'offre plus de difficulté pour notre industrie. Nous y employons des roues hydrauliques, dans les con-

trées basses et humides; la puissance du vent, dans les pays de plaine; l'action de la vapeur, à l'intérieur des villes.

La Belgique possède un grand nombre d'établissements de mouture, répandus dans la province d'Anvers, le Brabant, les Flandres, le Hainaut, la province de Liége, le Limbourg et le Luxembourg.

Les meuneries installées dans l'arrondissement de Louvain sont fort importantes, et produisent plus d'un million de kilogrammes de froment moulu, en moyenne, par an. Cette production, déjà assez forte, pourrait être beaucoup plus considérable. En effet, dans la ville de Louvain même, on compte 88 paires de meules, dont 68 seraient aisément maintenues en constante activité. Supposons qu'elles fassent 90 kil. de farine par heure, et que leur moteur ne leur faille pas, et nous obtiendrons, par année de 300 jours et par paire de meules, 648,000 kilogr., soit pour les 68 paires de meules, la quantité de 44,064,000 kilogrammes.

Il y a donc là des forces exubérantes, qui ne sont qu'imparfaitement exploitées.

On ne compte pas moins de 220 moulins à farine sur le territoire de l'arrondissement de Bruges. Sans parler de nombreux moulins à vent qui ne disposent au plus que de deux paires de meules, et de quelques établissements à vapeur faiblement outillés, Thielt possède une grande meunerie, mue par la vapeur, et Bruges cinq de ces usines, dont une placée sur un cours d'eau; deux, travaillant à la vapeur, et deux réunissant les deux genres. Les propriétaires de ces fabriques opèrent pour leur propre compte, dans un

but de commerce et de spéculation, la transformation du grain en farines.

Nous croyons inutile de faire ici la statistique de toutes les meuneries du pays, trop nombreuses pour être citées. Remarquons cependant que les moulins à vent et à eau, bien que d'une exploitation peu dispendieuse, tendent à céder la place, depuis quelques années, aux moulins à vapeur. Ceux-ci sont préférés parce qu'ils ne sont pas soumis, comme les autres, à des chômages forcés, et que le travail s'y exécute avec plus d'ordre et de régularité.

Une des dispositions de la loi du 4 mars 1846 sur les entrepôts de commerce, complétée par un arrêté royal du 30 septembre 1850, est de nature à favoriser le développement de nos établissements de mouture. Elle autorise nos meuniers à extraire temporairement de nos entrepôts, sur récépissés, des froments étrangers, à charge de les moudre, et de les réexporter après fabrication. Il ne paraît point, cependant, qu'on ait grandement profité de cette latitude, car nos importations de farines s'élèvent d'année en année, tandis que nos exportations s'abaissent en proportion. Les pays qui nous fournissent cette substance alimentaire sont, entre autres, la France, la Prusse, les États-Unis et les Pays-Bas : leurs envois montent à un total de 23,927,225 kilogr.

Une industrie nouvelle, étroitement liée à la meunerie, s'est développée à Anvers, depuis quelques années. Elle a pour objet le pelage du riz. Cette opération, qui se faisait autrefois à l'étranger, et particulièrement à Brême, occupe aujourd'hui une centaine d'ouvriers dans notre métropole commerciale.

Gand possède sept fabriques de même nature ; les usines de Wygmael, dans l'arrondissement de Louvain, consacrées en partie à la production de cet article, contiennent un moulin à peler le riz, mû par une roue hydraulique de la force de 45 chevaux, pouvant produire 400 balles par jour.

Ces fabriques sont en progrès, et reçoivent principalement leur matière première de l'Inde anglaise. Elles se sont assuré des débouchés dans les colonies, à Buenos-Ayres, au Brésil, en France et en Hollande.

Nous venons de citer les belles usines de Wygmael. Elles ne préparent pas seulement le froment et le riz comme matière alimentaire, mais s'en servent aussi pour d'autres usages. On sait que l'amidon se fabrique à l'aide de la fécule des céréales et de la pomme de terre. On y a établi une machine à vapeur, de la force de vingt-cinq chevaux, pouvant produire 5,000 kilogrammes d'amidon par jour. On s'occupe aussi de la manutention de cet article, à Bruxelles et dans sa banlieue, à Anvers, à Louvain, à Gand, à Liége, à Mons, à Tirlemont, à Thourout, à Thielt, à Termonde, à Audenarde, à Alost, à Malines, à Deynze, dans l'arrondissement de Nivelles, et quelques autres localités.

La fabrication de l'amidon de blé est en voie de décroissance; les établissements de tissage, où l'on consommait naguère des quantités considérables de ce produit, lui préfèrent actuellement l'amidon de riz.

On a eu recours, jusqu'ici, à deux procédés distincts pour extraire l'amidon des farines et des remoulages.

Dans le premier, on soumettait la matière première à la fermentation, en la délayant dans de l'eau, puis on abandonnait le mélange à lui-même. On obtenait ainsi, au bout d'une quinzaine de jours, la décomposition du gluten — et sa séparation de l'amidon. On desséchait celui-ci en l'exposant, massé en pains, sur une surface absorbante, formée d'une épaisse couche de plâtre. Les pains étaient ensuite divisés, et exposés dans un nouveau séchoir, à air libre.

Dans le second, on lave immédiatement la farine, jusqu'à ce que l'amidon qu'elle contient ait été entraîné par les eaux, le gluten restant sur le tamis. On purifie le liquide obtenu en le soumettant pendant vingt heures à la fermentation, dans une chambre chauffée à vingt degrés, puis il ne reste plus qu'à en séparer l'amidon, qu'on expose à la dessiccation.

Ce mode de fabrication offre de grands avantages sur le précédent, et sera bientôt universellement adopté. Il nous réserve un produit utile, le gluten, réclame moins de temps, et est infiniment plus salubre.

La fécule a aujourd'hui, dans les arts industriels, de nombreuses applications. Mêlée à la farine, elle sert à la manutention du pain. On l'emploie dans la préparation des pâtisseries et des pâtes.

La fabrication du papier et de la dextrine, l'apprêt des étoffes, en consomment de grandes quantités, et l'industrie en fait, par des préparations diverses, du sucre, des sirops, de la bière, de l'alcool, du vinaigre.

On a donc songé à établir des féculeries dans le

pays. Il en existe à Tirlemont, à Diest, à Louvain, à Malines, dans l'arrondissement de Nivelles, à Gand, à Audenarde, à Deynze, à Bruxelles et dans sa banlieue. Une féculerie importante a été créée à Trois-Fontaines, sous Vilvorde, en 1859. Elle consomme, en moyenne, 25,000 kilogrammes de pommes de terre par jour. La préparation des apprêts destinés aux fabricants d'indiennes, de tulles, de draps et aux apprêteurs de tissus en général, est une dépendance de la féculerie. Ces produits nous étaient autrefois livrés par la France, venant des Vosges; l'industrie nationale, en nous affranchissant de cette importation, livre au commerce, dans d'excellentes conditions, la dextrine jaune et blanche, la gommeline, la gomme arabique, et tous les autres dérivés des glutens végétaux.

Quelques usines sont consacrées, en Belgique, à la production des pâtes, dites d'Italie, dont la consommation s'étend de plus en plus. Jusqu'ici les pâtes fabriquées en Italie même ont été préférées aux nôtres, à cause de la nature de leurs grains, plus riches en matières nutritives. Aujourd'hui, la fabrication des amidons par le procédé du lavage, fournissant une grande quantité de gluten, peut nous aider à lutter contre l'étranger, en nous permettant d'augmenter, à volonté, la richesse de nos pâtes. Nous engageons vivement nos industriels à suivre, sous ce rapport, l'exemple des producteurs français.

Les moulins à huile sont concentrés particulièrement dans les arrondissements de Termonde, de Saint-Nicolas, de Gand, d'Alost, d'Anvers, d'Ypres, de Louvain, de Nivelles et de Bruges.

L'arrondissement de Bruges, entre autres, en compte plus de cent, mus par différents moteurs. Il y en a sept à Bruges même, dont deux mus par la vapeur et un par des roues hydrauliques; huit à Thourout; seize à Thielt et à Meulebeke; six à Ruysselede; quinze à Wynghem et à Oostcamp, etc.

L'importation des graines oléagineuses a augmenté de plus de vingt millions de kilogrammes, de 1855 à 1864, et l'on peut évaluer, approximativement, à 1,700,000 hectolitres la quantité de ces graines mise en œuvre par nos fabricants. Sur ce total, 700,000 hectolitres sont récoltés dans le pays.

La production des huiles de graines, pour toute la Belgique, est de 400,000 hectolitres, d'une valeur moyenne de 28,000,000 de francs. De plus, on fabrique 80,000,000 de kilogrammes de tourteaux, destinés au bétail ou à l'amendement des terres. Nos exportations, pour ces articles, dépassent nos importations. Elles ne tendent point néanmoins à s'accroître, et semblent même, depuis quelques années, subir un mouvement de baisse. L'introduction des huiles minérales, dont on fait grand usage en ce moment, explique suffisamment ces fluctuations. Ajoutons que les dernières conventions commerciales, conclues avec la France, la Hollande et la Prusse, sont très défavorables à cette industrie. En effet, les huiles étrangères, d'après ces traités, sont libres de droits à leur entrée en Belgique, tandis que nos produits se trouvent frappés de taxes assez fortes.

Notre marché intérieur s'est restreint, et les règlements douaniers empêchent nos fabricants de se créer des débouchés à l'étranger. De là une situation

difficile, à laquelle on cherchera sans doute à porter remède.

On a introduit dans notre pays, il y a quelque temps, une fabrication nouvelle : celle des huiles de graines de coton. L'essai a réussi, et donne de bons résultats. Cette huile, épurée à différents degrés, commence à trouver emploi dans les savonneries, et convient à l'éclairage.

La culture et la préparation du tabac ont suivi, en Belgique, les progrès de la consommation de cet article. Il nous vient des environs de Courtrai, d'Ypres, d'Alost, de Menin, de Harlebeke, de Comines et de Wervicq.

D'importantes manufactures s'en sont établies, où l'on travaille non-seulement les tabacs indigènes, mais aussi les tabacs d'outre-mer, importés en feuilles. Brême peut être considéré comme le premier marché continental pour ce genre de marchandises. Nos relations particulières prennent de l'extension et se développent à leur tour. Nous plaçons surtout des cigares fins, tandis que la vente des cigares ordinaires est plutôt réservée à la Hollande et à l'Allemagne.

En France, la culture du tabac est soumise, comme on le sait, à des règlements spéciaux. Sur 36 millions de kilogrammes employés par les fabriques impériales, 23 à 24 millions proviennent du sol français, le reste est livré par l'étranger. Les dix-sept manufactures actuellement existantes chez nos voisins fournissent du travail à dix-sept mille ouvriers, sur lesquels il y a quatorze ou quinze mille femmes. Le bénéfice net des opérations de la régie

française s'élève à la somme considérable de 170 millions de francs.

Notre situation commerciale, en ce qui concerne ce produit, est plus difficile à établir, à cause de la fraude, largement pratiquée sur nos frontières. D'après les documents officiels, nos importations auraient été, en 1864, de 5,756,671 francs et nos exportations de 1,396,000 francs, mais ce chiffre est évidemment en dessous du total réel. Nos approvisionnements s'écoulent en Suisse, en Angleterre et en France. Nous pourrions multiplier nos envois en Amérique, où l'on consomme une quantité de cigares allemands, en Australie, au Cap et vers d'autres marchés coloniaux, où la main-d'œuvre est à des prix élevés.

La liste des plantes industrielles est fort longue, et nous ne pouvons — sans sortir des limites que nous nous sommes imposées — leur consacrer des notices fort détaillées. Disons cependant quelques mots du houblon, cultivé dans quelques-unes de nos provinces, et dont la production a acquis une certaine intensité dans le Brabant, le Hainaut, les deux Flandres et le district de Liége. D'après les relevés officiels de 1846, trois mille hectares étaient consacrés, alors, à cette culture. La plus grande partie de nos exportations se dirigeaient vers la France, bien que les droits d'entrée, de 37 francs par 100 kilogrammes, fussent parfois l'équivalent du prix de la marchandise en Belgique. Elles s'élevaient, année moyenne, à 540,000 kilogrammes. On ne le plante guère, en France, que dans le Nord, en Alsace et en Bourgogne.

Ces chiffres ont subi, depuis cette époque, de fortes modifications. Notre commerce avec l'extérieur a grandi, tandis que les importations de houblons étrangers sont restées à peu près stationnaires. La consommation de la bière, en prenant du développement, a fait augmenter la demande de matière première, et stimulé l'activité de nos cultivateurs. En 1860, la quantité des houblons belges exportés, principalement pour la France, l'Angleterre et les Pays-Bas, montait à 1,173,679 kilogrammes, d'une valeur de 3,991,000 francs. En 1865, nous en vendions à l'étranger pour 2,530,203 kilogrammes, dont nous recevions 6,072,000 francs. La bonne qualité de nos houblons est reconnue, et pourrait encore être améliorée par l'emploi de meilleurs procédés de séchage. Cette opération se fait actuellement à la campagne, chez le cultivateur même, dans des fours en argile, généralement fort mal construits, et n'est pas suffisamment surveillée.

Il y avait autrefois une foule de petites brasseries en Belgique, dont la manière de travailler n'avait point varié depuis des années. De 1851 à 1865, leur nombre a diminué de 262, mais celles qui sont restées en activité ont acquis plus de valeur, et sont mieux outillées. On a fait quelques changements aux appareils réfrigérants, et on emploie aujourd'hui, dans quelques établissements, des machines pour le travail de la cuve-matière. De nouvelles méthodes, ayant pour objet d'économiser la main-d'œuvre du transvasement, ont été introduites. On a essayé de diminuer la dépense en combustible, à l'aide de modifications à la construction des fourneaux; enfin

les chaudières ont été placées de façon à permettre à l'eau de s'écouler, par des robinets, dans la cuve principale. De plus, on s'est servi de la vapeur dégagée durant la coction de la bière, pour chauffer l'eau destinée à opérer de nouvelles trempes. Nos usines produisaient, en 1865, 7,250,000 hectolitres de bière.

L'importation des boissons étrangères est peu considérable, relativement à ce chiffre. On les imite, d'ailleurs, dans le pays, particulièrement les bières de Bavière.

Cette fabrication est frappée de droits d'accise assez élevés, qu'on a encore accrus depuis l'année 1860 ; ils ont atteint 4 francs par hectolitre. On les perçoit d'après la contenance des cuves-matières, dans lesquelles on prépare le mélange servant au brassin. Il est dû une taxe supplémentaire lorsqu'on emploie de la mouture dans les chaudières. La durée du travail dans les cuves est fixée par un tarif annexé à la loi du 2 août 1822; elle varie suivant l'espèce de bière qu'on fabrique, et d'après la contenance des vaisseaux dont on se sert.

A côté des brasseries s'élèvent d'autres usines, où l'on s'occupe de la fabrication des alcools et eaux-de-vie. Leurs bénéfices résultent d'abord de la vente de leurs produits, et ensuite de l'élève d'un nombreux bétail, engraissé sur les résidus provenant du débit des boissons alcooliques. Ces établissements exercent une influence fort sensible sur les progrès de l'agriculture, à laquelle ils fournissent de riches engrais, prélevés en réalité sur des produits étrangers, car la matière première qu'on y met en œuvre

vient en grande partie du dehors, et on en prélève un quart, tout au plus, sur nos récoltes.

Nos distilleries fournissent à nos marchés, annuellement, de 15,000 à 18,000 têtes de gros bétail, du poids moyen de 350 kilogrammes, donnant près de quatre millions de kilogrammes de viande nette. Ce chiffre, joint aux totaux résultant des élevages opérés dans les brasseries et les sucreries, représente les moyens de satisfaire aux besoins de la consommation publique, en fait de viandes, durant six mois de l'année.

Cette industrie, comme on le voit, mérite d'être encouragée. Quelques distilleries s'occupent uniquement de la manipulation de substances farineuses; d'autres font leurs extraits alcooliques de la betterave; d'autres encore n'opèrent pas sur des matières premières, et se bornent à rectifier les flegmes et les alcools produits par les premiers.

Tous ces établissements se divisent en deux grands groupes, comprenant les distilleries agricoles et les distilleries urbaines. Les unes, généralement peu importantes, font de la culture; les autres, mieux montées, plus considérables, ne s'occupent que d'industrie. Jusqu'en 1860, la balance était assez exacte entre elles, malgré la supériorité de l'outillage des fabriques urbaines, à cause des droits d'octrois qui pesaient sur ces dernières. Grâce à ces droits, les distillateurs agricoles approvisionnaient en partie les campagnes, d'où leurs concurrents, bien que travaillant dans des conditions plus favorables, ne pouvaient entièrement les exclure. Leur position est devenue plus difficile depuis la promulgation de la loi du

18 juillet 1860, supprimant les octrois. On a essayé d'y porter remède, à cause des services que ces industriels rendent à l'agriculture, en accordant une réduction de 15 p. c. sur les taxes, à ceux d'entre eux qui n'emploient que deux appareils, tant pour la bouillée que pour la rectification des flegmes. Nous doutons néanmoins de l'efficacité d'une telle mesure. L'industrie de la distillation, comme toutes les autres, tend à se concentrer, pour s'organiser plus rationnellement, produire à meilleur marché, et étendre ses relations. Il deviendra de plus en plus difficile, pour le fabricant isolé, réduit à ses propres forces, de lutter contre la puissance du capital et de l'association.

On s'occupe de la distillation de la betterave à Budingen, Braine-l'Alleud, Dormael, Orp-le-Grand et Rummen, en Brabant; à Roulers et à Eessem, dans la Flandre occidentale; à Renaix et Huysse, dans la Flandre orientale; à Nouvelles, Rebaix, Saint-Symphorien, Tournai et Tongre-Notre-Dame dans le Hainaut; à Donceel, dans la province de Liége, et à Mielen, dans le Limbourg.

La ville de Hasselt est le principal foyer de la distillation des grains, en Belgique. On y emploie des seigles étrangers, qu'on fait venir d'Anvers, à peu de frais, par le canal de la Campine. Cette ville comprend vingt-neuf distilleries, dont douze sont mises en activité par des machines à vapeur, et font usage des procédés les plus nouveaux, et notamment de la colonne distillatoire avec condensateur et rectificateur à serpentin couché. Ces établissements ont été rudement éprouvés, depuis un an, à la suite de

la dernière épizootie, qui a fait tant de ravages dans nos étables. On se fera une idée des pertes qu'ils ont subies, se rappelant que certains distillateurs de Hasselt avaient jusqu'à 350 têtes de bétail dans leurs écuries, et que tous ont plus ou moins souffert.

Le genièvre fabriqué à Hasselt est d'excellente qualité, et ne le cède guère à celui des Pays-Bas, non plus que l'alcool belge, aussi bien rectifié que celui de Hollande ou d'Allemagne.

Les distilleries sont soumises, de même que les brasseries, à des droits d'accise. Ceux-ci sont réglés par la loi du 27 juin 1842, modifiée en 1853, et par celle du 18 juillet 1860. Ils sont basés sur la capacité des vaisseaux employés pour la trempe, la macération et la fermentation des matières premières servant à la distillation.

Les appareils dont la capacité ne dépasse pas trois hectolitres, et dans lesquels les matières ne peuvent pas séjourner, sont exempts de toute taxe, après certaines formalités déterminées par les règlements.

Des arrêtés ministériels du 7 août 1856, du 4 août 1858 et du 23 juin 1859, pris en exécution du deuxième alinéa nouveau de l'article 14 de la loi du 27 juin 1842, modifié, déterminent les conditions spéciales de la distillation du jus de betteraves. Ces dispositions ont pour but de concilier ce genre de fabrication avec les bases sur la loi de la distillation du grain. Elles s'appliquent à la distillation du jus de betterave obtenu par pression ou par le lavage méthodique. Un arrêté royal du 12 février 1859 règle la manipulation des cossettes de betteraves, d'après le système Leplay.

Il est accordé, à l'exportation, pour les quantités d'eau-de-vie en dessous de dix hectolitres, une décharge de 35 francs l'hectolitre, en calculant celui-ci à 50°. Si elles sont inférieures ou supérieures en force, la remise est proportionnelle. Nous pensons qu'on ferait peut-être bien d'étendre cette faveur à des quantités plus considérables, afin de favoriser une industrie qui, par les services qu'elle rend à l'agriculture, mérite la protection du gouvernement. Cette mesure serait d'autant plus utile, que nos exportations, en ce qui concerne les boissons distillées, sont en baisse depuis 1855. Elles valaient, à cette époque, un million 836,550 francs; on ne les estime qu'à 704,000 francs en 1864. Les importations, pour le même article, sont restées à peu près stationnaires. Le genièvre belge pourrait s'exporter, avec grand avantage, vers les marchés coloniaux, si nos relations étaient plus étendues, et surtout plus régulières.

§ 8. — *Les vinaigreries. — Leur classification. — Production belge et française. — Droits d'accise. — L'industrie saccharine. — Ses divisions. — Culture de la betterave. — Nos raffineries. — Leur activité industrielle et commerciale. — Quelques observations à ce sujet. — Progrès de l'industrie des sucres. — La chicorée, sa production et son négoce. — Le chocolat. — Conserves de fruits et de sirops. — Le caoutchouc.*

Plus on étudie les diverses branches d'industrie, plus on est frappé des rapports intimes qui existent entre elles. Toutes se prêtent, en réalité, un appui réciproque. Telle fabrication, d'abord isolée, en fait naître d'autres, qui se subdivisent à leur tour, toujours dépendantes de la souche principale, et possédant néanmoins leur développement propre.

Le travail du brasseur, par exemple, sert de préparation à celui du vinaigrier.

La loi belge range les vinaigreries en trois classes :

Dans la première sont placés les vinaigriers dont nous parlions; c'est-à-dire ceux qui fabriquent leur marchandise avec de la bière. Ils jouissent d'une réduction de 40 centimes par hectolitre de matière première, de la part du fisc.

Les vinaigriers de 2e classe composent leurs vinaigres avec des liquides obtenus au moyen d'une macération suivie d'une fermentation de mouture. Cette industrie n'est pas représentée en Belgique.

Sont compris dans la 3e classe, les fabricants de vinaigres artificiels manufacturés au moyen d'autres substances.

En France, on ne produit guère que du vinaigre

de vin, et on y emploie les crus de la Loire et de la Charente. Le prix en varie, suivant les années, de 5 à 20 francs l'hectolitre. Le débit annuel de ce condiment est d'environ 1,500,000 hectolitres qui, au prix de 20 fr. l'hectolitre, valent 30,000,000 de fr.

Notre fabrication, relativement à celle de nos voisins, est insignifiante. Nos exportations flottent entre 5,000 et 10,000 francs, et quant à nos importations, elles atteignent à peine le chiffre de 60,000 francs.

On compte, dans tout le pays, une centaine de vinaigreries artificielles.

Ces établissements sont soumis à des droits d'accise, comme les brasseries et les distilleries. Ces droits, répartis sur quatre mois de travail, sont de 4 francs par hectolitre des contenances des cuves jumelles. Une réduction de 18 p. c. peut être accordée aux vinaigriers de troisième classe. Sont exempts de tout impôt, les vinaigriers de cette dernière catégorie qui n'emploient comme éléments principaux de leur fabrication que des matières pour lesquelles on a déjà payé des droits d'accise.

Si nos vinaigreries, arrêtées dans leur extension par le peu d'importance de notre marché, ne fournissent point de chiffres bien imposants à nos statistiques, il n'en est point de même de notre industrie saccharine, qui y tient une large place.

Il nous paraît inutile d'entrer dans de grands détails sur cette fabrication, d'ailleurs fort connue.

Les sucres, comme on le sait, sont généralement extraits de la canne et de la betterave. On exprime le jus de ces plantes, qui est déféqué, clarifié, filtré,

décoloré; on l'évapore ensuite dans des appareils divers pour le faire cristalliser, puis il est plus ou moins épuré, suivant les qualités qu'on veut obtenir. Ces opérations donnent des sucres bruts et de la mélasse. Les sucres bruts passent ensuite à la raffinerie, où on les fond avec de l'eau, de manière à en former un sirop un peu dense; ce sirop est clarifié, filtré, décoloré, évaporé, cristallisé, mis en formes et séché dans des étuves pour être livré à la consommation. On produit, par ces procédés, des sucres en pains ou en poudre.

En résumé, on fait commerce de sucres bruts, de sucres raffinés et de mélasses.

Les sucres bruts de cannes viennent des colonies, et ceux de betteraves sont tirés des fruits du sol.

La culture des betteraves à sucre était à peine pratiquée, dans notre pays, avant 1846 : elle occupait 2,125 hectares. Depuis lors, elle s'est accrue considérablement, surtout dans les provinces de Hainaut et de Brabant. Le rendement, d'abord médiocre, a grandi durant le même intervalle, en raison des progrès réalisés par la science agricole.

De 35,518 kilogrammes par hectare en 1846, on l'évaluait, en 1856, à 39,007 kilogrammes pour la même superficie, c'est-à-dire qu'il y avait augmentation de 10 p. c. dans la production.

Il existait en Belgique, en 1860, 54 raffineries, dont 27 travaillaient le sucre de canne, 17 le sucre de betterave, et 12 l'une et l'autre espèce de sucre.

Le raffinage du sucre exotique donne lieu, en ce qui concerne le commerce d'importation, à un mouvement fort actif. Nous recevions, en 1856, 20,981,790

kilogrammes de sucres bruts, et 21,068,164 kilogrammes des mêmes produits en 1865.

Ils nous viennent, en grande partie, des îles de Cuba, de Java et de Sumatra.

La fabrication du sucre de betterave nous fournit des bénéfices plus importants. Elle tire ses matières premières de nos champs, contribue à l'engraissement d'une quantité de bétail, et livre des masses de mélasse à nos distillateurs. De plus, elle occasionne une forte consommation de charbon, fournit du travail à nos ateliers de construction, et entretient une nombreuse population ouvrière.

Elle n'était représentée, de 1850 à 1851, que par 28 usines; on en comptait 100 en 1866, produisant 41,551,834 kilogrammes de sucre. Nous en avons expédié 17,067,411 kilogrammes à l'étranger en 1856, et 9,374,104 kilogrammes seulement en 1865. Nos exportations — bien amoindries en quelques années, comme nous l'indique ce rapprochement de chiffres — se sont un peu relevées en 1866, grâce à la convention internationale qui régit l'industrie sucrière depuis l'année 1864. Nos industriels attribuent l'état languissant des affaires à diverses causes, et se plaignent de ce qu'on montre trop de rigueur, à leur égard, dans le typage; les consommateurs étrangers leur reprochent de ne pas sécher suffisamment leur marchandise qui est d'ailleurs, d'après ces derniers, d'une teinte trop grisâtre. Ajoutons que la concurrence devient chaque jour plus forte, ainsi que nous allons le démontrer.

La France produit environ 200 millions de sucre de betterave, et exporte ses fabricats en Angleterre,

en Suisse, en Amérique, en Algérie, en Italie et en Turquie. L'Allemagne en fournit pour une somme à peu près aussi forte; l'Autriche en manufacture plus de 70,000 tonnes de mille kilogrammes; la Russie et divers autres pays prennent également part à cette fabrication.

Nos exportations, en 1864, étaient dirigées vers l'Angleterre, l'Italie, la France, les villes Hanséatiques, la Suède et la Norvége, la Suisse, le Mecklembourg-Schwerin, le Danemark, l'Autriche, le Chili, le Rio de la Plata, Gibraltar, les Pays-Bas, la Turquie, le Brésil et la Grèce.

A Trieste, nous avons eu pour rivaux les raffineurs autrichiens, qui nous ont en partie dépossédés de ce marché. On donne la préférence aux sucres hollandais, à Malte, en Sicile et à Gibraltar. Il eût été désirable, pour nous, de conserver de bonnes relations avec cette dernière ville, car les marchands marocains viennent y faire leurs achats. Les Hollandais et les Anglais doivent surtout les succès qu'ils y ont obtenus à leur entente des besoins du pays. Ils n'y envoient que des sucres en pain, parfaitement emballés, et du poids de trois kilogrammes au plus. Les indigènes tiennent à ce type, le plus favorable au transport à dos de mulet.

Nous pourrions étendre nos affaires en Australie, dans les États de la Plata, en Sardaigne, en Perse, à Constantinople et en Géorgie. Parmi les maisons qui exploitent en ce moment l'Orient, nous citerons la raffinerie Grandval, de Marseille. A force d'étudier les goûts des Orientaux, le directeur de cet établissement industriel est parvenu à leur donner pleine

satisfaction. Les sucres en pain qu'on envoie de ce côté sont d'une forme pointue, à cristallisation fort régulière, et du poids de 2 1/2 à 3 kilogrammes. Ils sont entourés d'un papier bleu anglais, assujetti à l'aide d'une ficelle fine et propre. Les raffineries belges, et particulièrement les marques RBA, RB, RC, JEC, C et C, trouveraient placement en se conformant à ces conditions.

La fabrication et le raffinage du sucre ont fait de grands progrès, industriellement, depuis 1857.

En fabrication, on applique aujourd'hui les procédés de double carbonatation, les appareils à évaporer et à cuire dans le vide à triple effet, et on emploie généralement des appareils à force centrifuge.

Pour le raffinage, on opère le clairçage et la succion d'une partie de la clairce des pains; on se sert d'appareils centrifuges, et l'on s'est attaché à diminuer les frais généraux par la concentration du travail dans les grands établissements.

Nos principales raffineries sont celles d'Anvers, de Schooten et de Lierre. L'année 1866 leur a été peu favorable à cause de la mauvaise qualité de la dernière récolte de betteraves.

Une autre culture, devenue très productive, est celle de la chicorée. Elle date du commencement du siècle, époque à laquelle on essaya de remplacer le café par quelque autre substance, durant le blocus continental. Son usage s'est continué depuis, bien qu'elle n'ait aucune des qualités stimulantes du café, à cause du bas prix auquel on peut se la procurer, et des analogies de couleur qu'elle présente avec l'extrait qu'elle remplace.

Sa manipulation est des plus simples. Les racines de la chicorée, cultivée spécialement en Flandre, sont d'abord débarrassées de la terre qui les empâte, au moyen de lavages; puis, après avoir été convenablement séchées dans des étuves, elles sont torréfiées et broyées pour être réduites à l'état de poudre ou de grains.

Des usines très bien organisées effectuent, sur une grande échelle, ces diverses opérations. L'arrondissement d'Audenarde seul compte 87 séchoirs ou tournelles, qui ont travaillé, en 1864, 1,988,925 kilogrammes de chicorée, ce qui, à raison de 15 francs 75 centimes, représente une somme de 313,255 francs 68 centimes; 361 hectares y avaient été consacrés, en 1864, à la culture de cette plante. Les communes flamandes où cette fabrication s'est surtout développée sont celles de Berchem, de Ruyen et de Quaremont. Dans la première, qui comprend 54 séchoirs, on avait produit, en 1864, 1,148,325 kilogrammes de chicorée séchée, d'une valeur de 180,861 francs 18 centimes. Plusieurs ateliers ne travaillent que pour l'exportation. Leur production a été réduite par suite des droits quasi prohibitifs dont le tarif anglais frappe la chicorée depuis la conclusion du traité anglo-français.

La ville de Gand se livre également à cette industrie. Quinze fabriques de ce genre y ont été établies, et sèchent chaque année plus de 10,000,000 de kilogrammes de racines. Citons encore, pour cette production, les arrondissements de Dixmude, de Courtrai, de Bruges, de Roulers et de Thielt.

Hors des Flandres, on s'occupe de la culture et

de la préparation de la chicorée à Tournai, à Ath, dans l'arrondissement de Nivelles, à Vilvorde et dans quelques localités namuroises et luxembourgeoises.

La vente de ce produit n'est point limitée aux besoins de la consommation intérieure. Nous l'exportons sur divers marchés étrangers, et notamment en France, en Angleterre, dans le grand-duché de Luxembourg, les villes Hanséatiques, l'Italie, les Pays-Bas et quelques autres contrées. Nos exportations montaient à 10,375,984 kilogrammes en 1864, valant 1,899,000 francs, et à 8,836,253 kilogrammes en 1865, du prix de 3,535,000 francs. La fabrication annuelle de la chicorée, en France, est concentrée dans le Nord, et dans les départements du Haut et du Bas-Rhin. Elle s'élève à 7 millions de kilogrammes, évalués à 4 millions de francs La chicorée préparée en poudre y valait, en 1866, de 40 à 50 francs les 100 kilogrammes, et en semoule de 50 à 60 fr.

Si nous avons la supériorité sur nos voisins en cette industrie, il n'en est pas de même pour la fabrication du chocolat, qui donne lieu, chez eux, à un commerce fort actif. On ne prépare le cacao que dans quelques villes de Belgique, entre autres à Bruxelles et à Tournai. En France, la mise en consommation de cette marchandise est arrivée progressivement au chiffre de 5,513,107 kilogrammes, ce qui représente une production de 11 millions de kilogrammes de chocolat, d'une valeur moyenne de 3 fr. le kilog. Cet accroissement est dû à l'emploi du travail mécanique, à l'aide duquel on a fabriqué à meilleur marché, et avec une perfection plus grande.

Nos fabricats se recommandent cependant par leurs bonnes qualités, et ont été appréciés dans les concours internationaux de Paris et de Londres. Ils s'écoulent presque en totalité dans le pays.

Quelques usines s'adonnent en Belgique à la fabrication des conserves de fruits et des sirops. La plupart sont peu importantes, et assez mal outillées, sauf celle de Frameries, où l'on prépare les pâtes de pommes.

Nous venons de passer en revue les condiments et stimulants, les sucres et les produits de la confiserie. Nous n'avons pas épuisé les richesses du monde végétal. L'industrie est ingénieuse et cherche en tous lieux des éléments à son activité. Un figuier des Indes, dont on s'est avisé d'entailler l'écorce, lui a fourni un cuir liquide, qui durcit à l'air, est impénétrable à l'eau, et ajoute à toutes ces qualités celle d'être souple, solide et extrêmement élastique : nous voulons parler du caoutchouc.

Cette singulière substance, nouvellement introduite dans le commerce, y a déjà reçu les applications les plus diverses. Son élasticité a été mise à profit pour la fabrication de tissus variés, et la confection d'une foule d'objets d'utilité ou de fantaisie; son imperméabilité en a étendu l'usage.

On lui trouvait cependant un défaut, auquel il s'agissait de remédier : celui de durcir durant les grands froids. La chimie est parvenue à *vulcaniser* le caoutchouc, c'est-à-dire à lui donner la propriété de rester mou et élastique, même à plusieurs degrés sous zéro.

Le caoutchouc, vulcanisé ou sulfuré, est employé

à la confection des tampons de locomotives, des rondelles servant aux joints des ressorts, des tubes de conduite des acides et des soupapes des pompes, etc.

Cette fabrication, importée d'Angleterre en Belgique, s'y est parfaitement implantée. Nous possédons des usines traitant ce produit à Menin, à Bruxelles et à Gand, dont les relations s'étendent chaque année. Leurs marchandises sont fort recherchées, et s'exportent vers la France, l'Allemagne, la Hollande, l'Angleterre, la Suisse et d'autres pays. Nos industriels ne se sont pas encore rendus maîtres, néanmoins, du marché belge. Nous importons beaucoup plus de caoutchouc ouvré, pur ou mélangé, que nous n'en vendons à l'étranger.

§ 9. — *Les matières ligneuses. — Leur production en Belgique et en France. — Établissements de sciage et de débit des bois. — Les écorces à tan. — Vannerie, boissellerie et tonnellerie. — Ouvrages de menuiserie, de parqueterie et d'ébénisterie. — Nos sculpteurs sur bois. — Tabletterie belge. — Charronnage et carrosserie.*

Le bois, considéré comme matière première, occupe un rang distingué dans l'industrie. Il entre dans la construction de nos habitations, de nos meubles, de nos machines; il sert au chauffage de nos appartements, se transforme en objets d'art sous le ciseau de nos sculpteurs, et s'emploie dans la préparation d'une foule de choses utiles.

La Belgique, très boisée au moyen âge, ne possède plus qu'un domaine sylvicole assez médiocre. Nos massifs forestiers, groupés dans la partie méridionale du pays, tendent à se restreindre d'année en année. En 1847, la superficie des bois appartenant aux communes était encore de 128,802 hectares; on n'en comptait plus que 122,370 en 1860, c'est-à-dire qu'en treize ans, 6,432 hectares plantés d'arbres avaient été dégarnis par la hache. Les provinces de Namur et de Liége ont particulièrement contribué à grossir le chiffre de ces défrichements.

L'exemple donné par les communes et par l'État a été suivi par les propriétaires ruraux. Partout le bûcheron a fait son œuvre, et les forêts ont été mises en coupes réglées. On commence à comprendre cependant que certains terrains, par la nature

même de leur sol, ne conviennent guère qu'à la production de la futaie, et on travaille à les reboiser. Les agents de l'administration forestière, dans les provinces de Luxembourg, de Liége et de Namur, ont été chargés de faire exécuter des plantations sur les biens communaux incultes. Dans les provinces d'Anvers et de Limbourg, ce soin a été confié, par arrêté royal du 7 juin 1859, au personnel du service des irrigations de la Campine.

La production ligneuse, en Belgique, est loin de suffire aux besoins du pays. Nous recevions, en 1860, pour 16,080,000 francs de bois étrangers, sans compter les essences de qualité supérieure, destinées à l'ébénisterie. Ces importations ont suivi, depuis lors, une marche ascendante, et se composent surtout de bois sciés et fendus, venant du nord de l'Europe. Nos exportations ne s'élevaient, à la même époque, qu'à 1,540,000 francs.

La France, tout en possédant des propriétés boisées extrêmement étendues, comprenant 8,900,000 hectares, se trouve dans le même cas que la Belgique, et se voit également obligée de faire appel aux immenses ressources forestières des contrées septentrionales. Les importations de bois, vers la frontière française, ont pris un développement extraordinaire depuis quelques années, et ont grossi de 70 à 154 millions, de 1855 à 1865.

Le travail du bois, sous ses diverses formes, donne de l'emploi à beaucoup d'ouvriers. Suivons-les dans les ateliers et dans les usines, afin de nous faire une idée juste de leur industrie.

Et d'abord, nous avons à parler des scieries, qui

prennent la marchandise à l'état brut, et la préparent à de nouvelles manipulations. Il existe d'importants établissements de ce genre à Gand, à Anvers, à Bruges, à Liége, à Louvain, et surtout à Bruxelles, où le développement des bâtisses contribue à leur donner une grande activité. Presque tous marchent à la vapeur, et n'ont point à craindre, en ce qui concerne la perfection des produits et leur bon marché, la concurrence étrangère.

On compte aussi quelques scieries dans le Luxembourg, consacrées à certaines spécialités. Celles de Saint-Ode et de Warinsart débitent le bois en douves et planchettes, destinées aux verreries de Liége et de Charleroi ; d'autres, érigées à Poix, s'occupent de la fabrication des crosses de fusils en hêtre, pour armes d'exportation.

L'écorce des arbres est mise à profit, comme on le sait, dans la tannerie. On y utilise celles du chêne, du hêtre, du châtaignier, du saule, du bouleau blanc et du sapin. En Belgique, plusieurs communes se font une source de revenus de la vente des écorces de chêne. Il s'exporte, chaque année, pour près de deux millions de francs de cet article.

La grosse vannerie, comprenant les paniers, mannes, hottes, a son principal siége, en Belgique, dans la province de Limbourg. On y fabrique une quantité de paniers d'osier, servant à l'expédition des fruits. La seule commune de Stockheim en fournit, chaque année, pour une centaine de mille francs. Cette industrie est devenue le principal moyen d'existence d'un grand nombre de familles limbourgeoises.

La confection des sabots s'est également développée dans le même district. Elle occupe les journées d'hiver d'un bon nombre de campagnards, employés aux travaux agricoles durant la bonne saison. Nous retrouvons la même industrie, exercée à peu près dans les mêmes conditions, aux environs de Saint-Nicolas, en Flandre. Ses produits se vendent en Hollande, en Allemagne et jusqu'en Russie. Le pays ne consomme qu'un quart des sabots fabriqués dans ce seul arrondissement.

Dans le Luxembourg, on manufacture d'autres objets de boissellerie, notamment aux villages d'Étalle et de Florenville.

Le bois de chêne, fendu suivant les mailles de l'arbre, en planches plus ou moins longues et minces, sert à la fabrication des tonneaux. Ainsi débité, à l'aide d'un outil spécial, appelé *coutre*, il reçoit le nom de *merrain*. En Belgique, les tonneliers ne travaillent guère que ce bois; en France, on fait aussi des merrains de châtaignier et de mûrier blanc.

Nous avons, dans plusieurs localités belges, des établissements ayant pour spécialité les ouvrages de menuiserie et l'assemblage des parquets. Ils sont, en général, assez bien outillés. C'est une condition de succès, particulièrement à notre époque. En effet, des progrès remarquables ont été faits, récemment, dans l'art de travailler le bois. On a appliqué des machines portatives et locomobiles au sciage des troncs en forêt; la lame sans fin a été employée au travail des bois en grume, les lames hélicoïdales au rabotage. La forme des instruments servant à la fabrication des mortaises a été modifiée, et on s'est

attaché à augmenter la vitesse de rotation des outils.

Un de nos ateliers de menuiserie, employant la vapeur comme force motrice, a obtenu des récompenses de premier ordre aux Expositions universelles de Paris et de Londres.

Les bois d'ébénisterie, arrivant en grume et non sciés, nous sont fournis par l'Angleterre, les États-Unis et les Pays-Bas. La France et la Turquie nous expédient aussi, mais pour un chiffre moins élevé que les contrées précédemment nommées.

L'ébénisterie belge se distingue par la solidité et le bon marché de ses fabricats. Elle travaille pour le grand nombre, et cherche avant tout à s'assurer la vente courante. On ne fabrique guère, même à Bruxelles, des meubles réellement artistiques, de bon goût, d'un dessin à la fois correot, gracieux et élégant.

Leur ornementation, en général, est un peu lourde, et manque d'originalité. Paris et Londres ont conservé jusqu'ici le monopole de ces articles tout somptuaires, à la décoration desquels concourent de véritables artistes, ayant l'intelligence pratique de la forme, et possédant de bonnes traditions.

Notre ébénisterie, cependant, est en progrès, et s'est entièrement transformée depuis quinze ou vingt ans. L'emploi de la sculpture sur bois s'introduit de plus en plus dans cette industrie, et une telle tendance ne peut que contribuer à développer le sentiment du beau chez nos ouvriers. Exercée sur tous les points du pays, elle fournit non-seulement de l'occupation aux ébénistes proprement dits, mais aussi à

une foule d'autres ouvriers, tels que serruriers, fondeurs en cuivre, découpeurs, ciseleurs, tapissiers, sculpteurs, etc.

Comme centre de production, le premier rang doit être assigné à la capitale ; viennent ensuite Anvers, Gand, Louvain et Malines.

Louvain possède des ateliers de sculpture importants, où l'on taille le bois et la pierre. Leurs propriétaires reçoivent de nombreuses commandes, tant de l'intérieur que de l'étranger, pour la décoration et l'ameublement des édifices du culte, et notamment pour l'exécution de chaires de vérité, d'autels, de bas-reliefs, de stalles, de statues, de monuments funéraires. Cette branche de l'art industriel est très florissante dans cette ville.

Deux ateliers de sculpture sur bois et sur pierre ont été établis à Turnhout; leurs produits sont recherchés en Hollande, en Angleterre et en Allemagne.

La tabletterie n'est pas négligée en Belgique.

Cette industrie secondaire s'exerce en chambre, par des ouvriers travaillant à la pièce. Elle livre au commerce des tables à jeu, étagères, guéridons, nécessaires, boîtes à ouvrage, etc. Quelques-uns de ces objets sont incrustés, décorés ou peints, parfois avec assez de goût.

Spa, déjà célèbre par ses eaux minérales, s'est fait une réputation pour ce genre de travail.

Le charronnage, dans notre pays, constitue une fabrication toute simple, montée à peu de frais. Le matériel de nos fermes, en instruments aratoires et en véhicules, est ordinairement fourni par le char-

ron et le forgeron du voisinage, espèces d'ouvriers indépendants, établis pour leur propre compte, traitant directement avec les cultivateurs pour lesquels ils travaillent.

La carrosserie, qui valut jadis une certaine renommée à Bruxelles, continue à y être très dignement représentée. Les Expositions universelles de Paris et Londres, de 1851, de 1855, de 1862 et de 1867, ont démontré que, sous le rapport de la solidité et de la légèreté, aussi bien que pour le confort et l'élégance, nos voitures peuvent soutenir la comparaison avec ce qui se fait de mieux à Paris et à Londres. On compte, dans la capitale, une douzaine de fabriques importantes, consacrées à cette spécialité. Toutes nos principales villes, Anvers, Gand, Bruges, Liége, etc., et même des localités d'un rang secondaire, en renferment aussi, plus ou moins achalandées. Le luxe des équipages, dépendant de l'accroissement de la fortune publique, s'est développé avec elle.

Notre carrosserie est appréciée à l'étranger, et envoie ses produits en Espagne, en France, en Italie, en Angleterre, en Russie, en Turquie, au Brésil, malgré le prix excessif des transports. L'Espagne seule nous en a acheté pour 2,077,200 francs en 1864. La valeur totale de nos exportations, en 1835, n'était que de 178,000 francs.

Quant au chiffre de nos importations, pour cet article, il est assez insignifiant, et n'a pas même atteint 140,000 francs, en moyenne, de 1861 à 1864. Les voitures ainsi importées nous sont venues, presque exclusivement, de Paris.

§ 10. — *Les matières animales. — Progrès de l'industrie lainière. — Ses principaux centres de fabrication. — — Commerce des laines. — Filatures de laine peignée et cardée. — Leur production. — Travail du tissage. — Transactions mercantiles. — Les tissus de laine rase. — Nos concurrents roubaisiens. — Les tapis. — Fabrication des châles. — La bonneterie de laine.*

Nous avons examiné jusqu'ici deux grandes sections de l'industrie belge. Dans la première, nous avons groupé toutes les fabrications opérant sur des matières extractives ; dans la seconde, nous avons réuni les produits dérivés du règne végétal. Il nous reste, pour compléter ces études, à récapituler les richesses dues à l'élevage des animaux, à l'abatage et à la chasse.

Nous commencerons nos recherches par la manufacture des laines, l'une des plus anciennes du pays. Elle eut d'abord son siége dans les Flandres, dont elle fit la prospérité. Transportée plus tard dans la province de Liége, par suite de circonstances qu'il serait trop long de rappeler, elle a continué à s'y développer, tout en y subissant de nombreuses transformations.

Jusqu'en 1798, les diverses opérations qui constituent l'art du drapier s'effectuaient à la main. Elles occupaient 30,000 personnes en Belgique, avant la réunion de cette contrée à la France. Nous recevions nos laines, vers cette époque, de l'Espagne. L'industrie lainière était répartie en 52 villages et 580 petits hameaux, dont Verviers et Eupen formaient le centre.

La fabrication du drap avait lieu alors, non dans une grande et belle usine, mais au domicile de l'ouvrier lui-même. Les tisserands, disséminés dans la campagne, se rendaient chez les manufacturiers, en recevaient, soit de la laine destinée à être filée, soit du fil préparé pour le tissage, et les leur rapportaient sous forme de produits manufacturés.

Ce système offrait de graves inconvénients. Il exigeait une grande surveillance, nécessitait de fortes avances d'argent, et n'opérait point assez activement pour une consommation toujours croissante.

Dans le courant de l'année 1798, un ouvrier anglais se présenta à MM. Biolley et Simonis, qui tenaient déjà le premier rang parmi les industriels verviétois. Il leur exposa qu'il venait de Stockholm, où il avait construit, disait-il, plusieurs machines servant à la filature de la laine, et leur offrit ses services.

On les agréa, et il se mit aussitôt à l'œuvre. Quelque temps après il livrait à chacun de ses commettants un outillage complet, composé d'une drousssette, d'une carde, d'un moulin à filer en gros, et de quatre moulins à filer en fin.

Tel fut le principe de la révolution qui devait, en peu d'années, changer la face de l'industrie drapière en Belgique. Ce modeste ouvrier, qui allait devenir un grand industriel, et dont le nom est resté célèbre dans notre pays, s'appelait William Cockerill.

Il devait bientôt avoir un concurrent. MM. Biolley et Simonis étaient en possession des appareils qu'il avait construits, et d'autres fabricants de Verviers et

des environs avaient déjà suivi la même voie, lorsque, en 1802, un nommé Douglas, attiré d'Angleterre à Paris par le gouvernement français, obtint un brevet de quinze années pour d'autres machines, propres à la fabrication, à l'apprêt et au brossage des draps, casimirs et étoffes de laine. Ce nouveau venu forma un établissement dans l'île des Cygnes, près de Paris, à l'aide d'un subside de trente mille francs que lui fournit le gouvernement français.

Les diverses machines qui prévalurent dans la filature de la laine furent construites sur le principe qu'on avait si heureusement appliqué à la préparation du coton. On commençait par ouvrir la laine dans la droussette, on la cardait, puis on la faisait passer sur les divers moulins à filer, jusqu'à ce que le fil eût acquis un certain degré de ténuité.

Une première modification fut introduite dans ce système vers 1802 : on y ajouta la navette volante.

Plus tard vint la machine à lainer, due à M. Douglas, et adoptée en 1806. Cet appareil sert à peigner le drap, après le foulage, de manière à en étendre le poil, et à lui donner plus de longueur et plus de lustre. On avait fait cette opération, jusqu'à ce moment, à la main, au moyen de chardons.

En 1822, les manufacturiers verviétois réalisèrent un nouveau progrès, et commencèrent à se servir des machines à tondre, invention américaine, exploitée d'abord en France par Poupart de Neuflize. Ces machines, notablement perfectionnées en Angleterre, agissaient par le moyen de lames en spirales.

La position de Verviers, située sur la Vesdre, permettait à nos fabricants d'utiliser les eaux de

cette rivière comme force motrice ; ils ne se hâtèrent point, par conséquent, d'employer la vapeur. On en fit usage cependant dès 1817, dans les établissements de MM. Hodson, Sauvage et Biolley. En 1837, il existait dans l'arrondissement 68 machines à vapeur, d'une force de 513 chevaux. Leur nombre, grandissant d'année en année, était arrivé, en 1860, au chiffre de 194 machines, équivalant à 2,912 chevaux.

En résumé, l'industrie drapière, excitée par la concurrence, continue à perfectionner son outillage. Le travail des machines y a remplacé presque partout le travail manuel, qui ne se maintient que pour quelques articles. On a inventé des appareils pour le lavage des laines ; les batteuses, les trieuses, les échardonneuses ont été améliorées, de même que les systèmes de cardes et les métiers à tisser, adaptables aujourd'hui à toutes espèces de laines. On produit mécaniquement les draps lisses, les satins, les draps à paletots et les draps façonnés. Les métiers à plusieurs navettes pour le tissage des nouveautés tendent à se répandre, mais ne sont encore qu'en petit nombre.

En ce qui concerne le dégraissage et le foulage des draps, on a adjoint des machines à vapeur aux moteurs hydrauliques, pour empêcher tout chômage; on s'est procuré enfin, pour les apprêts, des machines à battre et à rebrousser, qui remplacent le battage à la main et les rames mécaniques.

Verviers et sa banlieue forment toujours, comme autrefois, le centre principal de la fabrication des lainages. La filature de la laine, la manufacture des

draps et des étoffes de fantaisie y occupent actuellement 18,000 ouvriers.

Nos importations de laines, de 1841 à 1850, s'élevaient en moyenne à 4,000,000 de kilogrammes. Nous en exportions de 350,000 à 490,000 kilogrammes en France, et dans quelques autres pays.

La mise en consommation belge, y compris 2,000,000 de kilogrammes de production indigène, était donc de 6,000,000 de kilogrammes environ.

Dès 1855, le chiffre des laines importées atteignit 8,342,000 kilogrammes; en 1860, ce chiffre se trouve presque doublé, et il monta jusqu'à 28,000,000 de kilogrammes en 1865. Le mouvement d'exportation, durant le même temps, n'ayant guère augmenté, on peut estimer la quantité de matière brute employée en Belgique, actuellement, par l'industrie lainière, à plus de 30 millions de kilogrammes. En France, les importations de laine brute, évaluées à 68 millions de francs en 1855, ont été de 247 millions en 1865. La progression, comme ces chiffres le prouvent, y est à peu près égale à celle que nous remarquons dans nos provinces. Quant à l'Angleterre, elle recevait, en 1863, 174,094,062 livres de laines de mouton et d'agneau, 3,402,582 livres de laine dite d'alpaga, et 22,098,944 livres de laines diverses, provenant de chiffons. Elle en exporte 63,926,817 livres. Ce commerce, relativement à la population du Royaume-Uni, est fort considérable.

La fabrique de Verviers ne se sert guère des laines du pays, et s'approvisionne en Allemagne, en Australie, à Buenos-Ayres, en Russie et au Cap. L'Espagne — autrefois son principal marché — ne lui

fournit plus que de faibles quantités de matière première.

Nos principaux approvisionnements se font néanmoins à Londres, faute de relations directes. Un de nos consuls généraux a proposé, il y a quelque temps, la création, à Anvers, d'une société ayant pour objet d'y fonder un marché de laines australiennes. Cette idée nous semble bonne, et sa mise à exécution serait à désirer. Notre métropole commerciale est placée dans les meilleures conditions pour faire un négoce de ce genre, et obtiendrait facilement la clientèle des fabriques d'Allemagne, du nord et de l'est de la France, et de la Suisse. On pourrait y établir des ventes publiques, à époques fixes. Cet essai a déjà été tenté, il est vrai, et sans réussite, mais on ne doit point considérer cette expérience comme concluante, car les marchandises qu'on offrit alors aux consommateurs étaient avariées, et tout à fait de rebut.

Les laines du Maroc méritent de fixer l'attention de nos fabricants. Ce sont les plus belles de l'Afrique. Les Anglais et les Français ont établi des agences dans le pays pour leur exportation. Quant aux Belges, ils ne reçoivent que des laines de Mogador, et presque toujours par voie indirecte.

Les laines d'Algérie sont également recommandables. Elles sont longues, souples, luisantes et fort propres à la fabrication des tissus laine et coton. Le nombre des bêtes ovines qu'on entretient dans la province d'Oran peut être évalué à 2,735,000 au moins, fournissant 4,102,500 kilogrammes de lainages. On a introduit, depuis quelques années, la race mérinos dans cette province.

Les laines du Cap de Bonne-Espérance conviennent à la confection des draps fins et des étoffes de fantaisie. Elles n'ont eu jusqu'ici qu'un petit nombre de consommateurs, parce qu'il a fallu les prendre au marché de Londres, où elles arrivent surchargées de tant de frais de commission, de courtage et de transport, qu'on leur préfère les produits russes et espagnols.

Pour se faire une idée complète de l'industrie lainière en Belgique, il est nécessaire de l'étudier dans ses diverses branches, comprenant les laines peignées, les fils de laine peignée et cardée, les tissus de pure laine peignée, les flanelles et étoffes de fantaisie, et les tissus de laine mélangés d'autres substances.

La filature de la laine peignée, qui produit des fils pour les étoffes rases et non foulées, ainsi que pour la passementerie et la bonneterie, n'a été introduite dans le royaume — au moins d'une manière sérieuse — que depuis une trentaine d'années. Elle ne s'y exerce que dans neuf ou dix établissements, ne faisant point partie du groupe verviétois, et situés dans le Brabant, le Hainaut et la Flandre orientale. Sont comprises dans ce nombre, quatre ou cinq manufactures mixtes, appartenant à l'arrondissement de Tournai, où se travaillent en même temps la laine peignée et la laine cardée. Verviers ne compte que deux filatures de laine peignée, et encore ne s'y consacrent-elles pas entièrement.

Les fils de laine cardée sont employés, soit pour la draperie, soit pour la fabrication des étoffes légères, plus ou moins mélangées. Ceux qu'on destine à ce dernier usage se faisaient naguère à l'étranger, et

ne se confectionnent dans le pays que depuis peu d'années.

Il résulte d'une statistique imprimée dans l'*Exposé de la situation du royaume,* période décennale de 1851-1860, et qui a pour base d'évaluation l'assortiment de filature, que l'industrie lainière comprenait à Verviers, Dison et les villages d'alentour, en 1845, 415 assortiments, dont 354 pour la draperie et 61 pour les filés. Dès 1852, ces nombres s'élèvent respectivement à 395 et 84, donnant un total de 479 assortiments. En 1857, on constate 546 assortiments, dont 395 pour les draps, produisant annuellement 300,000 pièces, et 84 produisant 1,200,000 kilogrammes de fils. En 1860, ces chiffres ont été portés à 568 assortiments pour draps et étoffes et 179 pour fils, ensemble 747 assortiments.

Un assortiment de drap peut produire 500 pièces de 25 mètres par an et par un travail de 72 heures par semaine. Le nombre d'heures étant de 87 par semaine, la production de l'arrondissement était de 340,000 pièces au minimum en 1860. D'un autre côté, la moyenne des heures de travail est de 108 par semaine pour les fils de commerce ou sayettes. Calculée à 2 kilogr. par heure et par assortiment, la production serait de 1,938,600 kilogrammes, sauf à déduire un cinquième pour déchet au lavage, soit 1,550,880 kilogrammes de fils lavés. Les pièces de drap ayant une valeur moyenne de 200 francs, et les fils environ de 10 francs par kilogramme, on pouvait estimer à 84,000,000 de francs le chiffre de la production lainière de l'arrondissement de Verviers

pour 1860, comprenant 1,600,000 kilogrammes de fils à 10 francs, soit 16,000,000 de francs, et 340,000 pièces de drap, etc., à 200 fr., soit 68,000,000 de francs.

D'après ces données, la production aurait été de 72,000,000 de francs en 1857. On peut l'évaluer aujourd'hui, sans crainte d'exagération, à 125,000,000 de francs.

L'augmentation de 1860 sur 1857 est de 201 assortiments, soit 37 p. c. en quatre années, tandis que de 1845 à 1857, c'est-à-dire dans une période de douze années, elle n'avait été que de 131 assortiments.

On compte, en moyenne, 283 broches par assortiment pour draps, et 370 broches par assortiment pour fils.

Le nombre des établissements a augmenté de 20 p. c., et la moyenne de leur importance a progressé d'une manière sensible. Trente-trois filatures de laine cardée sont établies dans le Brabant, les deux Flandres et la province d'Anvers. Le Hainaut en compte 16, comprenant ensemble 27,000 broches, le Brabant 4, de 5,200 broches; la province d'Anvers, la Flandre orientale, la Flandre occidentale et le Limbourg 13, possédant un total de 10,834 broches.

Indépendamment des filatures de laine cardée situées dans le ressort de la chambre de commerce de Verviers, il en existe douze dans l'arrondissement de Liége, employant 17,100 broches.

Les importations de fils de laine, qui n'étaient en moyenne, en 1840, que de 110,000 kilogrammes,

atteignaient, en 1850, 280,000 kilogrammes; en 1860, 375,000 kilogrammes; et en 1865, 523,000 kilogrammes. Dans l'intervalle, et malgré cette concurrence étrangère, les filateurs du pays augmentaient leurs assortiments, et de nouvelles filatures étaient créées. Nos exportations suivaient la marche rapidement ascendante des importations,

La moyenne de 1841 à 1854 était de 29,400 kilogrammes. Dès 1850, l'exportation des fils de laine s'élève à 119,000 kilogr.; en 1855, elle atteignait 344,000 kilogr.; en 1860, elle dépassait 1,650,000 kilogr.; et en 1865, elle était de 2,404,000 kilogr. Il est à remarquer que, sur ce chiffre, plus de 1,500,000 kilogrammes ont été exportés en Angleterre, c'est-à-dire sur le marché où la filature est montée ou organisée dans les conditions les plus favorables, les plus propres à repousser toute intervention du dehors.

La France exporte, dans divers pays, pour 279 millions de francs de fils et d'étoffes de laine peignée. L'Angleterre vend annuellement, à l'exportation, 32,480,145 livres de fils de laine; des draps, pour la valeur de 4,006,012 livres sterling; de la flanelle, pour 502,888 livres sterling; des couvertures, pour 791,542 livres sterling; des étoffes de laine peignée et pour gilets, pour 8,327,729 livres sterling.

La comparaison de ces chiffres, toute proportion gardée, ne nous est pas trop défavorable.

Arrivons, en ce qui concerne la Belgique, au travail du lissage proprement dit. D'après un mémoire rédigé par la chambre de commerce de Verviers, à

la fin de 1833, les manufactures de draps de cette ville et des environs produisaient alors 100,000 pièces de drap par an, d'une valeur approximative de 25,000,000 de francs. Vingt ans après, en 1853, la même chambre évaluait à 200,000 pièces, valant 40,000,000 de francs, la production annuelle de l'industrie des draps dans son arrondissement.

En 1858, la production s'élevait à 280,000 pièces; elle était, en 1860, de 340,000 pièces, représentant une valeur de 68,000,000 de francs; on peut la taxer aujourd'hui à 500,000 pièces, d'une valeur de 100 millions de francs.

Dans l'intervalle, une espèce de division du travail s'opérait insensiblement entre les diverses manufactures. On commençait à s'occuper plus particulièrement à Verviers de la fabrication des étoffes de fantaisie, tandis que le tissage des draps se concentrait à Dison.

Des 500,000 pièces qui constituent la production annuelle des usines verviétoises, la moitié entre dans la consommation du pays. Les draps et casimirs y sont représentés, à l'exportation, pour une somme de 36,910,000 fr.; et à l'importation, pour 2,906,000. Ces chiffres ont été relevés dans un document statistique de 1864; ils ont subi depuis une forte augmentation. L'Angleterre nous envoie pour 1,278,175 francs de draps, et nous lui en renvoyons pour 14,131,880 francs; nos importations de France sont de 1,041,800 francs, et nos exportations vers ce pays, de 10,083,724 francs. Les Pays-Bas nous en prennent pour 2,824,416 francs; la Suisse, pour 3,714,802 francs; la Prusse, pour 2,511,810 fr., etc.

Nous venons de voir que nos transactions avec la France et l'Angleterre sont fort actives, mais elles ne constituent, en réalité, qu'un commerce de transit. Des quantités considérables de draps, de casimirs et d'autres étoffes de laine sont déclarées à la sortie pour ces États, et ne font que les traverser, allant par le Havre, Marseille et Liverpool aux États-Unis, dans le Levant et vers d'autres contrées lointaines.

C'est par la France, par exemple, que nous faisons nos expéditions de draps et de casimirs en Espagne. Nos étoffes y jouissaient, il y a quelques années, d'une certaine faveur, qui ne s'est pas maintenue comme on eût pu le désirer. Les marchands espagnols reprochent à nos fabricants de leur fournir des tissus ordinaires d'un mesurage inégal, trop peu serrés, ayant le poil trop long et les lisières trop larges.

Ces tissus, disent-ils, n'ont souvent que 6/4 à 13/8 de largeur, tandis que les produits similaires français sont de 7/4 à 15/8.

La différence, comme on le voit, est considérable, et il serait plus que temps d'y prendre garde. Ce n'est pas en employant de tels moyens qu'un négociant intelligent cherche à réaliser des bénéfices : ce serait faire fausse route, et marcher fatalement, non au succès, mais à la ruine.

Là ne se bornent pas les critiques dont notre industrie drapière est l'objet.

On l'accuse d'employer des couleurs fausses et non permanentes, surtout dans la confection des tissus bleus, et ce fait est malheureusement exact. Nous ne faisons preuve de supériorité que pour les articles

forts, de qualité ordinaire, tels que castors-cuirs et satins-laines. Comment se fait-il cependant qu'il n'y ait pas de meilleures teintureries à Verviers ?

D'autres causes que celles que nous venons d'indiquer ont contribué à restreindre nos relations avec l'Espagne.

La fabrication nationale commence à y suppléer à la consommation des draps communs, et nos produits y ont été frappés de droits élevés. Nous ne pouvons, comme les industriels français, recourir à la contrebande, largement pratiquée par ces derniers.

De plus, le commerce des tissus de laine, en Espagne, est surtout de demi-gros et de détail. Les marchands espagnols, en se fournissant à Paris, obtiennent des assortiments par petits métrages, venant souvent de chez nous, mais débités par coupons, tandis que nos drapiers ne consentent à livrer que par pièces entières. Nous rencontrons sur ce marché, où il faudrait expédier surtout des draps fins, non-seulement la concurrence française, mais aussi la concurrence allemande, particulièrement celle des manufacturiers d'Aix-la-Chapelle et de Duren.

Les draps et satins belges sont recherchés au Brésil, ainsi que les étoffes à pantalon, mélangées de coton. Une maison de Tournai y soutenait avantageusement la lutte contre les fabricants anglais et allemands, en 1860, malgré des droits protecteurs sur les fils de bas numéro s'élevant de 30 à 40 p. c.

A la Havane, on trouve nos produits trop corsés — s'il nous est permis de nous servir d'une expression toute technique — et on leur préfère les fabricats

allemands et anglais. On tient surtout à l'apparence et au bon marché.

En Turquie, la consommation des draps belges tend à diminuer. Pour les tissus de qualités inférieures, on s'approvisionne désormais aux foires allemandes et, quant aux étoffes de fantaisie, on tient à recevoir la nouveauté de Paris. Là, comme en Espagne, nous ne maintenons notre réputation que pour les castors-cuirs et satins-laines.

Nous pourrions cependant, avec un peu d'activité, y reprendre une bonne position. En effet, on exporte pour le Levant une assez grande quantité d'habits confectionnés. Ces vêtements, de toutes natures, y sont expédiés de Vienne et de Livourne. La main-d'œuvre étant à bon marché en Belgique, et les procédés mécaniques y étant largement appliqués, rien ne nous empêcherait d'approprier nos étoffes, et de nous les faire acheter sous forme d'objets de toilette, tout manufacturés.

L'idée en est venue aux spéculateurs étrangers, et parmi les habits envoyés par les Livournais en Turquie, il en est beaucoup qui sont fabriqués de tissus verviétois.

L'Égypte est un excellent débouché pour les draps, et qui n'a été exploité jusqu'ici que par les industriels allemands et français. Les habitants du Maroc, qui vont faire leurs achats à Gibraltar, ne consomment guère de draps belges.

Dans les États de la Plata, on exige — comme dans toute l'Amérique du Sud — des produits d'un tissage léger, de belle apparence. Les étoffes pour pantalon s'y vendraient, peut-être assez avantageu-

sement, de même qu'au Pérou. L'Allemagne l'emporte, au Chili, pour les tissus demi-laine. Aux Indes orientales, on ne vend que des draps de qualité inférieure, ou très fins, ayant 54 pouces entre les lisières, et portant une marque élégante, d'un aspect éblouissant. L'emballage belge, nous ne pouvons assez le répéter, n'est pas assez soigné. La fabrication des tissus de laine rase, dont l'introduction dans le pays remonte à quinze ans à peine, y a acquis une importance réelle. Elle se trouve disséminée dans un assez grand nombre d'établissements, en Brabant, dans le Hainaut et dans les Flandres, Bruxelles et ses environs, Saint-Nicolas, Eecloo, Grammont, Lokeren, Renaix, Courtrai, Roulers, Bruges, Tournai, etc., y emploient une population ouvrière considérable. La seule ville de Saint-Nicolas possède environ 70 tisseranderies de laine.

La moyenne de nos importations, de 1841 à 1850, en fait de tissus de laine purs ou mélangés — autres que les draps, les casimirs et leurs similaires — a été de 409,362 kil., d'une valeur de 5,269,000 fr.; de 1851 à 1860, elle fut de 501,811 kil., cotés à 10,969,000 francs.

En 1864, nous reçûmes 1,010,755 kil. d'étoffes rases, du prix de 21,524,000 francs. Nos envois à l'étranger, durant la même période, ont aussi pris du développement, mais non dans les mêmes proportions. En effet nous n'exportions que pour 5,680,000 francs de ces marchandises en 1864. L'augmentation, qui est de 108 p. c., pour les importations, ne monte qu'à 103 p. c. pour les exportations, en dix ans.

Une circonstance imprévue, dont les effets commencent à peser lourdement sur notre industrie, s'est présentée tout récemment, et a jeté le désarroi parmi nos fabricants de tissus de laine rase. Pour mieux en faire l'histoire, qu'on nous permette de dire quelques mots des fabriques françaises, et de leur organisation actuelle.

La manufacture des draps, chez nos voisins du Midi, se partage entre Elbeuf, Louviers, Vire, Lisieux, Romorantin, Sedan, Vienne, Bichwiller, Nancy dans le nord ; Carcassonne, Mazamet, Saint-Pons et Bédarieux, dans le sud. Les draps lisses, noirs et de couleur, les draps pour livrées, billards et voitures, les satins noirs, les édredons, les articles en velours de laine pour manteaux de dame, viennent d'Elbeuf, de Louviers et de Sedan, c'est-à-dire du groupe normand et ardennais ; Vire, Lisieux, Romorantin et Vienne ont la spécialité des marchandises à bas prix, et des nouveautés pour pantalons et vêtements complets; Nancy est renommé pour le tissage des grosses étoffes destinées aux gens de la campagne ; Carcassonne et les autres villes méridionales, pour leurs draps militaires.

Quant à la fabrication des étoffes de laine rase, elle a pour centre la ville de Roubaix. Les industriels de cette localité, en possession presque exclusive du marché français, ont eu à lutter, depuis la conclusion du dernier traité de commerce entre la France et le Royaume-Uni, contre la concurrence anglaise. La guerre d'Amérique leur avait déjà porté un premier coup, en leur fermant un important débouché

Voyant se restreindre leurs ventes, ils ont tout à coup abandonné la confection des articles qu'ils manufacturaient précédemment, et se sont mis à fabriquer des tissus légers, à fort bas prix, c'est-à-dire la spécialité que les manufacturiers belges avaient adoptée depuis quelques années. Non-seulement ils en ont rempli notre marché, mais ils offrent leurs étoffes à un taux si minime, qu'il est devenu impossible à nos fabricants, à moins de vendre au-dessous du prix de facture, de les suivre dans cette voie.

Quels sont les projets des Roubaisiens? Veulent-ils simplement occuper leurs ouvriers, en attendant la fin de la crise actuelle, où songent-ils à se créer un nouveau débouché, acquis à la faveur de quelques sacrifices? L'avenir décidera cette question. Quoi qu'il en soit, nos industriels luttent avec peine, pour le moment, contre cette concurrence inattendue, et en subissent toutes les conséquences.

Quelques établissements, parmi lesquels nous citerons la magnifique usine de Loth, près de Bruxelles, ont pu se mettre à l'abri de ces revirements, en ne confectionnant que des articles spéciaux, d'une qualité supérieure, un peu plus chers, mais infiniment plus solides et plus durables que les tissus dont nous venons de parler.

La laine n'entre pas seulement dans la manufacture des draps et des étoffes destinées à la toilette, mais elle sert encore à une foule d'usages, et entre autres à la confection des tapis, industrie autrefois très prospère en Belgique. Nos fabriques de tapis de haute lice étaient célèbres au moyen âge, et l'on se rappelle que les ateliers impériaux des

Gobelins doivent leur origine à un Flamand, Jean Van Gobeelen.

En 1781, MM. Piat-Lefebvre et fils essayèrent de relever cette fabrication, alors complétement ruinée. Ils sollicitèrent l'appui du gouvernement autrichien, qui, pour les favoriser, éleva les droits d'entrée sur les tapis étrangers, de 10 à 25 p. c. Leur tentative fut heureuse, et ils occupèrent bientôt 1,200 ouvriers. Après avoir traversé les orages de la révolution française, ils accrurent leurs affaires sous le premier empire, et joignirent à leurs travaux la manufacture des moquettes et des tapis en savonnerie.

Leur établissement, parfaitement organisé, passa ensuite entre les mains de MM. Schumaker et Overman, et fut dirigé par une société anonyme à partir de 1836.

Aujourd'hui, la *Société anonyme de la manufacture royale,* établie à Tournai, fabrique, outre les grands tapis dits *à nœuds,* genre savonnerie et imitation de Smyrne et d'Aubusson, les tapis en moquettes riches et autres. Ses efforts n'ont pas tout le succès qu'ils méritent, bien qu'elle ait perfectionné son outillage, et cherché à se créer des relations. Nous recevions, en 1864, pour 1,271,000 francs de tapis étrangers, et nous n'en exportions que pour 144,000 francs.

L'idée de MM. Piat-Lefebvre et fils fut reprise en 1856, par M. le comte de Montblanc. Il voulut restituer à la Belgique l'ancienne industrie des tapisseries d'Audenarde. Les tapisseries nouvelles, dites d'Ingelmunster, ont figuré à la dernière exposition

universelle de Londres, et le jury les a jugées dignes d'une récompense de premier ordre.

A côté de la manufacture primitive, due à M. de Montblanc, les directeurs actuels de cet établissement ont érigé un atelier pour la fabrication des tapis communs, en poil de vache, genre hollandais, et des tapis genre écossais et français, en laine et fil.

Le tissage des tapis de poils de vache et de chèvre donne lieu à un travail actif dans un certain nombre de fabriques, établies à Bruxelles, Tournai, Berchem et Merxem. L'extension toujours croissante de la consommation favorise le placement de ces articles.

On fabrique, dans l'arrondissement de Saint-Nicolas, en quantités assez considérables, des châles tartans, dont la laine cardée forme la base, et qui s'exportent en Hollande, en France, en Autriche, en Suisse, et surtout en Italie. On y tisse aussi, d'après le système Jacquard, des châles kabyles, d'une fabrication compliquée, et qui exige des ouvriers expérimentés. Il y a cinq ou six établissements qui s'adonnent à ce travail, tout en s'occupant également d'autres genres de tissage; l'un d'eux fait sa spécialité des châles de luxe de grande dimension.

En France l'industrie des châles a trois centres de production : Paris, qui fabrique, ou fait fabriquer au dehors l'article riche, l'article moyen et l'article bon marché; Lyon, qui confectionne principalement les tissus de prix moyen ou de qualité inférieure, et Nîmes qui produit les châles communs.

Les matières premières qui entrent dans la fabrication des châles sont : le cachemire, qui vient de

la Russie et se recueille dans le Thibet, sur une espèce particulière de chèvres; les laines de diverses provenances, surtout celles de l'Allemagne; la soie grége ou l'organsin du midi de la France; la bourre de soie et même le coton. Les prix des fils faits avec ces diverses matières, et employés par les fabricants de châles, varient de 10 francs à 70 francs le kilogramme.

Le personnel de cette industrie se compose de contre-maîtres, de chefs d'atelier, de dessinateurs, de compositeurs, de metteurs en carte, de liseurs de dessins, d'ourdisseuses pour préparer les chaînes, et de trameuses.

Les fabricants font d'abord composer le dessin qu'ils veulent exécuter. Ce dessin, une fois arrêté, est mis en carte par des dessinateurs, corrigé de nouveau et donné en lecture. Cette opération, qui est faite en général par des gens spéciaux, consiste à traduire, en quelque sorte, la carte sur des chapelets de cartons qui représentent chacun des petits carreaux figurés sur cette carte, et chacune des couleurs qui doivent être tissées. Pour le tissage, on donne à l'ouvrier ou au chef d'atelier la chaîne teinte ou préparée, ainsi que les matières qui doivent former la trame. Une fois le châle tissé, il est remis à un apprêteur qui le découpe, le tond par des moyens mécaniques, enfin le lave et l'apprête.

Nous terminerons cet aperçu sur le commerce et la manufacture des laines en rappelant qu'elles entrent également, comme matières premières, dans la confection des bonneteries. Ainsi que nous l'avons déjà dit plus haut, les villages de Lommel et de

Lanaye, dans le Limbourg, s'occupent surtout de la bonneterie de laine en Belgique. Nous importons 16,000 kilogrammes de bonneterie étrangère, d'une valeur de 257,600 francs, et nous en exportons 21,742 kilogrammes, c'est-à-dire pour 271,775 fr. Cette industrie, quoique d'introduction récente, puisqu'elle ne date que de 1854, est donc en progrès. La Hollande constitue le principal marché extérieur de nos fabriques.

§ II. — *Les soieries. — Détails sur cette industrie en Belgique. — La chapellerie. — Préparation et appropriation des peaux et des cuirs. — La tannerie belge. — Nos corroieries et nos mégisseries. — Fabrication et commerce des gants de peau. — La cordonnerie, la sellerie et la bourrellerie.*

L'industrie des soieries ne tire sa matière première que du travail d'un insecte, et c'est à elle que nous devons cependant les plus belles et les plus riches étoffes. Elle nous donne les velours, si moelleux et si doux ; des tissus unis, façonnés, imprimés, lustrés ; des rubans multicolores, chatoyants et légers.

Son principal siége est en France, dans les villes de Lyon, de Tours, de Saint-Étienne et de Saint-Chamond.

On a tenté de l'implanter en Belgique, malgré les difficultés de l'entreprise. Nous possédons 500 à 600 métiers consacrés au tissage de la soie, répartis chez une trentaine de fabricants à Lierre, Anvers, Malines, Deynze, Alost, Louvain et Bruxelles.

Nos industriels s'occupèrent d'abord de la fabrication des étoffes noires à gros grains, pour failles. Cette fabrication prit quelque développement à Anvers, où elle s'est perpétuée. Plus tard, on y ajouta la texture des rubans. Une fabrique de lacets fut érigée à Bruxelles en 1827, puis s'ouvrirent les établissements de Lierre, ainsi que ceux d'Alost et de Deynze, destinés à la confection des tissus de couleur. On y exécute aujourd'hui toutes sortes de soie-

ries unies, telles que satin chine, taffetas, cravates croisées, satin fort pour gilets, etc.

Notre industrie sétifère s'est appliquée à produire de bons articles courants, d'une vente facile. Elle ne craint pas la concurrence française, car ses travaux sont fort différents de ceux qui s'exécutent chez nos voisins, mais elle a pour rivaux les Anglais, les Suisses et les Allemands, qui manufacturent aussi les marchandises d'un prix élevé, et à fonds unis. Nos importations, en soies écrues, atteignirent 5,648,000 francs en 1864, et nos exportations, 458,610 francs.

On fait peu de fils de soie en Belgique. Nous possédons cependant, à Ath, une filature de ce genre, comptant 2,000 broches. Nos importations de soies à coudre et à broder sont de 1,662,000 francs, contre 336,270 francs à l'exportation.

Les tissus et rubans de soie donnent lieu, dans nos provinces, à un mouvement commercial assez actif, représenté par une valeur de 19,709,000 francs, reçue en fabricats étrangers, et par un chiffre de 569,000 francs de produits belges, expédiés au dehors. Nos achats se font en France, en Prusse, en Suisse, en Angleterre, et nos ventes dans les Pays-Bas et en France.

La soie ne s'emploie pas seulement à la manufacture des fils et des tissus : elle sert aussi de matière première à nos chapeliers, qui l'emploient concurremment avec le poil de castor et celui du rat musqué, importés du Canada; le poil du rat gondin, qui se tire du centre de l'Amérique du Sud; le poil de lièvre, fourni par les contrées d'Europe; le poil de

lapin, si abondant en Belgique; les laines de diverses provenances. Ces dernières servent à la confection des articles à bon marché.

La fabrication des chapeaux peut se subdiviser en deux catégories bien distinctes, selon ses produits, qui sont de feutre ou de soie. Celle des chapeaux de feutre comprend plusieurs opérations. On procède d'abord au bâtissage, qui se fait à la main ou au moyen d'une machine. Le bâtissage donne une espèce de filtre, d'une dimension double de celle du chapeau, puis vient le foulage, soit à la main, soit à l'aide d'une machine appelée fouleuse. Le chapeau, arrivé à son point, est gratté au couteau pour en enlever les longs poils, poncé, puis apprêté ou non, selon qu'on le veut ferme ou souple. Il est ensuite teint, dressé, c'est-à-dire mis en forme, garni de son cuir, de sa coiffe et de ses galons.

La fabrication des chapeaux de soie est fort différente. On fait d'abord la carcasse de la coiffure, consistant en un composé de diverses étoffes, préparées à la gomme laque; ensuite on applique sur cette carcasse une étoffe de soie de peluche, pour en former l'extérieur, et une autre étoffe à l'intérieur qui en compose la garniture. Une grande partie des chapeaux de soie se font à garniture adhérente; dans ce cas la partie intérieure appartient à la partie solide du chapeau.

On ne produit guère de chapeaux de soie, en Belgique, sinon pour la consommation intérieure. La chapellerie de feutre, au contraire, y acquiert chaque jour plus d'activité. Elle a eu à traverser d'assez rudes épreuves, la guerre d'Amérique étant venue

lui fermer les marchés du Sud pendant plusieurs années, mais le succès de ses expéditions en Australie a compensé ces pertes. Plusieurs fabriques de Bruxelles, mues par la vapeur, et possédant les appareils les plus perfectionnés, produisent des quantités considérables de chapeaux de feutre, et ne livrent à notre marché qu'une faible partie de leurs produits, qu'elles expédient presque en totalité de l'autre côté de l'Atlantique, par la voie d'Anvers et de Hambourg.

La manufacture des tresses et chapeaux de paille s'exerce sur une grande échelle dans les communes de la vallée du Jaer, à Roclenge, Bassenge, Glons et quelques autres localités liégeoises et limbourgeoises. La plupart des pays voisins sont nos tributaires pour cette branche de la chapellerie. La Hollande, l'Amérique et l'Allemagne consomment néanmoins la plus grande partie de nos articles en ce genre, et forment nos meilleurs débouchés.

Passons à un autre groupe industriel, également important, et qui a été l'objet, comme le précédent, de changements notables : nous voulons parler des établissements, de toutes natures, où l'on s'occupe de la préparation et de l'appropriation des peaux et des cuirs.

On peut ranger les produits de nos tanneries en plusieurs sections, comprenant les cuirs tannés proprement dits, employés pour semelles ou destinés au corroyage ; les cuirs corroyés pour chaussures, sellerie et machines ; les peaux vernies, noires et de couleur, pour chaussures et sellerie; les cuirs maroquinés, pour chaussures, reliures, meubles et objets de ma-

roquinerie; les peaux chamoisées et hongroyées; les parchemins.

Les premiers progrès du tannage, en Belgique, datent de 1788 à 1789. C'est à deux Gantois, François et Liévin Bauwens, qu'ils sont dus. Les peaux de veau, qui exigeaient autrefois six et huit mois de préparation, purent être livrées en six semaines au commerce.

Depuis lors, les cuirs tannés ont été rendus imperméables et plus souples. A ceux qu'on destinait aux harnachements et aux équipements militaires, on a su donner un brillant vernis sans rien enlever à leur solidité. La chimie est venue en aide au mégissier et au chamoiseur, et les a dirigés dans leurs opérations. Les basanes ont été fendues par un procédé mécanique, de manière qu'une peau d'agneau en fait deux; le même mode a été appliqué aux peaux de buffle, et la fabrication du maroquin n'a plus été l'apanage exclusif du Levant.

L'usage de divers appareils nouveaux tend à se propager dans les tanneries, mais le travail manuel est encore néanmoins la base de cette fabrication. L'outillage mécanique est surtout appliqué aux opérations préliminaires du tannage et du corroyage. On a cherché à remplacer l'écorce de chêne par une autre source de tannin, le bois de châtaignier réduit en copeaux. On est allé plus loin encore, et on a préparé des cuirs sans tannin, au moyen de l'essence de térébenthine : il est vrai qu'on en est bientôt revenu à un emploi mixte d'essence et de tannin.

Dans la corroierie, on n'a point fait d'invention

importante. On s'est attaché cependant à assouplir les peaux par des améliorations dans les détails de la fabrication, et à les rendre imperméables au moyen d'une couche légère de gutta-percha.

Dans la maroquinerie, nous signalerons les recherches entreprises dans le but d'obtenir, d'une manière plus générale et plus courante, les magnifiques couleurs produites par l'aniline et ses dérivés, aujourd'hui si nombreux. Ce sont là des ressources précieuses pour les fabricants de maroquins, à l'aide desquelles ils parviendront à assortir la nuance des peaux à celle des étoffes qu'on destine au même emploi.

La tannerie belge fournit à la consommation, depuis des siècles, des produits justement estimés. Bruxelles, Liége, Stavelot, Huy, Namur, Bruges, Ypres et la plupart de nos villes de province ont des fabriques de cuirs fort renommées. D'après un rapport de la chambre de commerce de Verviers, de 1856, on avait ouvert à Stavelot, qui forme le foyer principal de cette industrie, 4,000 fosses. La valeur moyenne de chacune d'elles, le tannage achevé, est de 1,700 fr. : elles produisaient donc 6,800,000 fr. On comptait à Stavelot 26 maîtres tanneurs, occupant en hiver 240 ouvriers, et 100 en été. La même ville possédait en outre 8 corroieries, manufacturant toutes des abats du pays. Elles étaient en grande activité et fort prospères.

En dehors du marché intérieur, Stavelot trouve pour ses cuirs des débouchés en Allemagne, en Autriche, en Angleterre et dans les Pays-Bas. On y travaille particulièrement les cuirs exotiques. Pen-

dant l'hiver de 1852-1853, on y a opéré sur 45,000 pièces de cuirs forts, provenant de Buenos-Ayres et d'autres contrées de l'Amérique du Sud. Il y a été vendu 40,000 cuirs tannés, qui ont produit 1,500,000 francs.

Il serait intéressant d'étudier l'extension prise par cette industrie dans d'autres localités, mais de pareilles recherches nous entraîneraient trop loin. Bornons-nous à constater que nos marchandises rivalisent avec les beaux cuirs du nord de la France, et que nos cuirs à semelle sont très recherchés dans toute l'Allemagne. Nous exportons en vert la plupart de nos cuirs légers.

La corroierie est dans un état florissant en Belgique. On fabrique, à Liége, des dos pour cardes, qui se placent parfaitement dans le Zollverein, malgré les droits élevés auxquels on les y a soumis

Plusieurs mégisseries ont été établies à Bruxelles et dans ses environs, depuis une vingtaine d'années, pour la préparation des peaux de chevreau et d'agneau destinées à la ganterie. Ces ateliers, qui se fournissent de matière première en Hollande et en Allemagne, ont réalisé de grandes améliorations. Ils se sont créé un débouché considérable en France, bien que leurs articles y soient frappés d'une taxe douanière de 15 p. c.

Le mouvement général du commerce des peaux brutes de toutes espèces s'élevait, en 1864, à 30,662,000 francs à l'importation, et à 23,842,000 francs à l'exportation. Nous recevions 662,427 kil. de peaux préparées, et nous en expédions au dehors 378,001 kilogrammes. Nos affaires, en ce genre,

pourraient prendre beaucoup plus d'extension si les produits de nos tanneries étaient plus connus à l'étranger.

Nous venons de citer les mégisseries. Retournons-y pour donner quelques détails sur la fabrication des gants de peau, assez récemment introduite en Belgique.

Cette fabrication, il y a peu de temps encore, était toute française. Elle s'exerçait particulièrement à Paris, Grenoble, Chaumont, Saint-Junien, Lunéville, Niort et Rennes. La ganterie de peau occupait, en France, de 50,000 à 55,000 personnes, sur lesquelles on comptait de 40,000 à 45,000 femmes.

Les produits de l'industrie de nos voisins avaient une telle réputation, que nos fabricants, pour vendre leurs marchandises, se virent d'abord forcés d'en déguiser l'origine. Aujourd'hui, ils se sont fait accepter partout, et ont donné à leurs travaux un essor remarquable. La ganterie de Bruxelles rivalise, sous tous les rapports, avec la ganterie parisienne. Des ateliers d'apprentissage de couture ont été fondés, grâce à l'appui du gouvernement, et on y a formé d'excellentes ouvrières.

La ganterie belge a pour principaux centres, Bruxelles, Gand, Louvain et Tirlemont. Introduite dans l'arrondissement d'Audenarde, elle y a pris un grand développement. Le nombre des personnes qui s'adonnent à ce travail est considérable, surtout à la campagne, où il remplace en partie la fabrication des dentelles.

Nos exportations d'ouvrages de ganterie montaient à 308,586 francs en 1855, et peuvent s'éva-

luer en ce moment à un million et demi de francs. L'Angleterre, le Mexique, le Brésil, la Colombie, le Pérou, les Indes et même la Chine s'alimentent sur notre marché.

La production gantière s'élève, en France, de 1,800,000 à 2 millions de douzaines de paires de gants, qui se vendent environ 7 millions de francs. Nous ne parvenons que difficilement à entretenir des relations avec ce pays, les gants belges y étant frappés d'un droit d'entrée de 10 p. c., *ad valorem*.

L'industrie de la chaussure, que nous devons rattacher également au groupe dont nous nous sommes occupé jusqu'ici, était autrefois toute locale. Elle a pris de l'extension depuis lors, et se divise aujourd'hui en trois branches, comprenant les chaussures cousues, clouées et vissées, et représentant un chiffre très important d'affaires.

La cordonnerie emploie principalement les cuirs de bœuf et de vache pour les semelles; les cuirs de veau, de chevreau, de chèvre et de mouton pour les dessus. Elle se sert également pour ce dernier usage des tissus de laine, de laine et soie, de coton, de fil, ainsi que des étoffes élastiques.

La cordonnerie sur mesure n'emploie presque pas de moyens mécaniques. Quant à la chaussure dite confectionnée, c'est-à-dire faite à l'avance, le travail mécanique entre pour moitié dans son mode de fabrication. Dans la chaussure vissée et clouée, on se sert de la force de la vapeur pour le semelage.

La coupe des matières premières a lieu au moyen de tranchets, serpettes, emporte-pièces à balancier ou au maillet.

La fabrication des souliers, pour l'exportation, occupe beaucoup d'ouvriers à Bruxelles, Gand, Bruges, Liége, Renaix, Lierre et Iseghem. Nos maisons peuvent, en effet, trouver des débouchés avantageux partout où la main-d'œuvre est chère, c'est-à-dire dans les pays transatlantiques, aux États-Unis, dans l'Amérique du Sud et diverses colonies.

Le cuir sert encore à la fabrication des harnais de luxe et de gros trait ; à celle des colliers ; à la confection des selles, des brides, des fouets et des cravaches.

Ces objets nous sont fournis par les selliers et les bourreliers. Bruxelles est le centre de la production des harnais de luxe. Les harnais ordinaires, ceux du commerce et de l'agriculture, sont fabriqués dans toute la Belgique. Leurs formes, assez peu variées, sont lourdes, et pourraient être considérablement simplifiées. Il est inutile de charger le cheval d'un bagage inutile, qui gêne ses mouvements et le rend disgracieux.

Autrefois la sellerie belge tirait d'Angleterre les cuirs brunis et les éperons d'acier poli : on commence à suppléer à ces importations par des marchandises nationales. Nous nous sommes, à notre tour, créé quelques relations en Allemagne, en Hollande, au Brésil et aux États-Unis. Quant à la bourrellerie, elle travaille exclusivement pour le marché intérieur.

§ 12. — *Préparation des fourrures. — La brosserie. — Fabrication du noir animal ou noir d'ivoire et des colles-fortes. — Les bougies stéariques. — Nos savonneries. — Imprimerie et fonderie de caractères. — Nos papeteries. — Industries qui s'y rattachent. — Appareils d'optique et de photographie. — Instruments de l'art médical. — Nos facteurs de pianos et nos luthiers.*

L'industrie de la fourrure, en Belgique, s'exerce sur des pelleteries communes indigènes, auxquelles on cherche à donner, par l'apprêt, le lustrage et la teinture, l'apparence des belles peaux du Nord. Ces diverses manutentions sont faites à la brosse ou dans la cuve. Elles fournissent du travail à plus de 3,000 individus, répartis dans les arrondissements de Gand et d'Audenarde.

Le chiffre de production des fourrures confectionnées est difficile à constater. Nos fabricants suffisent à la consommation du pays, et leurs ateliers sont disséminés à Bruxelles, Gand, Anvers, Liége et Mons, c'est à dire dans les villes principales.

Les soies de porcs et les crins servent à divers usages, et sont particulièrement employés dans la brosserie. Les crins frisés, qui se préparaient jadis à la main, sont maintenant peignés à la mécanique. La vente de ces produits prend de l'extension, et fait l'objet de quelques affaires entre la Belgique et la France. Nous retirons du dehors une partie des crins bruts que nos fabriques mettent en œuvre, particulièrement des Pays-Bas, du Rio de la Plata, de la

France, du Brésil et de l'Angleterre. Il en a été importé, de 1861 à 1864, pour 1,000,000 de francs.

Les os des animaux, brûlés et pulvérisés, acquièrent une valeur mercantile, sous le nom de noir animal ou de noir d'ivoire. M. Walkiers introduisit cette fabrication dans le pays, en 1816, et procura ainsi des ressources nouvelles à la classe pauvre, chargée d'en recueillir la matière première. Le noir animal, fort utile aux raffineurs de sucre, est d'excellente qualité en Belgique. Il en est de même des colles, provenant également de débris animaux, soumis à une cuisson. On en fait à Gand, Huy, Liége, Tirlemont, Verviers, Dinant et Vilvorde. Leur exportation serait fort active si les contrées voisines, telles que la France et l'Allemagne, ne les avaient frappées, à l'entrée, de droits élevés.

Le suif, le dégras, le saindoux, la cire, le beurre de palme, entrent dans la composition des bougies. Jadis ces produits se vendaient assez cher, mais on est parvenu, à force de perfectionnements, à en abaisser le prix de manière à répandre de plus en plus ce mode d'éclairage.

Nous possédons quelques grandes manufactures de bougies stéariques. Citons, entre autres, les usines de Cureghem-lez-Bruxelles; de Borgerhout et de Merxem, près d'Anvers; de Gentbrugge, dans la Flandre orientale. Celle de Cureghem est fort importante, et fabrique près de 10,000 paquets de bougies par jour. La manufacture de Borgerhout produisait plus d'un million de kilogrammes de marchandises en 1860; elle occupait 200 ouvriers, et écoulait une quantité considérable d'oléine dans nos filatures. La

société de l'Alliance, établie au Dam, sous Merxem, emploie 150 ouvriers, et travaille particulièrement pour l'exportation.

Les applications multiples des découvertes scientifiques sur les propriétés des corps gras ont donné un certain élan à cette industrie. Elle est très florissante dans nos provinces, grâce à la bonne organisation de nos usines, à leur excellent outillage, et au prix peu élevé de la main-d'œuvre.

Il est à regretter que l'élève des abeilles, et par conséquent la production de la cire, ne soient pas plus répandus en Belgique. Nos agriculteurs ne devraient point négliger ces ressources, obtenues sans beaucoup de frais, et qui néanmoins ont leur valeur. Pour le moment, la cire brute nous vient presque entièrement de l'étranger. II en existe quelques blanchisseries dans le Limbourg et dans le Brabant, approvisionnées par les Pays-Bas, l'Angleterre et le Portugal.

Nous disions que les bougies belges donnent lieu à un mouvement d'exportation assez actif. Il se fait vers l'Angleterre, les Pays-Bas, les villes Hanséatiques, la Suède, l'Amérique et le littoral de la Méditerranée. Nos envois, qui étaient de 414,001 kilog. en 1855, ont atteint 3,990,483 kilog. en 1864.

L'Angleterre et les Pays-Bas nous en prennent pour un chiffre considérable, et en approvisionnent d'autres contrées, avec lesquelles nous ne sommes pas en relations commerciales. Nous exportons pour 877,268 francs de bougies à Cuba. En Turquie, nous en plaçons également, en concurrence avec les producteurs de Marseille et de Trieste. Elles s'y

vendent par caisses de dix oques, soit de 13 kilogrammes. On y a remarqué surtout une qualité, connue sous le nom de « distillation d'Anvers » qui s'y écoulerait avec avantage, si nos fabricants donnaient à leurs bougies un peu plus de longueur. L'Espagne, l'Algérie, le Maroc, le Cap, l'île Maurice, la Nouvelle-Galles du Sud constitueraient d'excellents débouchés à nos produits. Il convient, en ce qui concerne les bougies destinées au littoral de la Méditerranée, d'imiter l'emballage marseillais.

Nos importations de bougies sont insignifiantes, et ne s'élevaient pas, il y a quelque temps, à plus de 2,000 francs par an. Nous commençons cependant à recevoir une certaine quantité de bougies anglaises, fabriquées à l'aide du pétrole. Les bougies extrafines nous viennent de France.

Des fabriques de savon mou, propre au lessivage, existent aujourd'hui dans toutes les provinces belges, mais en nombre plus considérable dans les Flandres, la province d'Anvers, le Brabant, le Hainaut et la province de Liége. Elles alimentent presque exclusivement le marché intérieur, et leur activité est régulière.

La fabrication des savons durs, de toute qualité, a fait des progrès rapides, depuis quelques années, et l'outillage servant à la manipulation de ces savons a subi une transformation complète. Quelques-unes de nos savonneries, parmi lesquelles nous citerons la maison Des Cressonnières et fils, établie à Molenbeek-Saint-Jean-lez-Bruxelles, ont été honorées de récompenses du premier ordre aux Expositions universelles de Paris et de Londres.

Nous exportons peu de savons mous, mais la vente de nos savons de toilette, en France, en Angleterre et en Hollande, commence à prendre quelque importance. Il s'en est placé, dans ces divers pays, pour 700,000 francs environ en 1864. Nous eussions pu également nous créer des relations en Suisse, si certains industriels, aussi avides que peu intelligents, n'y avaient envoyé des rebuts, tout à fait indignes de la fabrication belge. Nous ne saurions trop nous élever contre de pareils actes, qui démontrent, chez leurs auteurs, une véritable ineptie commerciale.

Détournons nos regards de ces tristes opérations, dont il est regrettable d'avoir à parler, et terminons notre revue industrielle par l'étude d'une quatrième et dernière subdivision du travail en Belgique.

Nous avons classé, si l'on s'en souvient, nos diverses manufactures d'après les matières premières qu'elles emploient. Il arrive cependant, pour certains genres de fabrication, que la matière première entre pour une faible part dans la valeur de l'objet fabriqué, dont le haut prix est dû aux efforts intellectuels, aux combinaisons ingénieuses que nécessite sa création. Il nous a paru juste, par conséquent, de faire un groupe spécial de ces produits, comprenant le matériel des arts libéraux et de l'enseignement.

La Belgique est un des berceaux de l'imprimerie. Ce fut dans notre pays, au quinzième siècle, que l'introducteur de la typographie en Angleterre, William Caxton, vint étudier les éléments de son art.

Le premier livre imprimé à Bruxelles date de

1476. On le doit à une communauté religieuse, connue sous le nom de *Frères de la vie commune.* Deux ans auparavant, en 1474, Jean de Westphalie et Théodoric Martens avaient édité à Alost un ouvrage intitulé : *Liber predicabilium.* Au seizième siècle, du temps de Philippe II et d'Isabelle, le célèbre Plantin, d'Anvers, se fit une grande renommée par ses belles publications, et particulièrement par l'impression de la belle Bible polyglote d'Alcala.

Sous l'administration autrichienne, on fit quelques réimpressions de livres français, mais la concurrence de la Hollande et des pays de Liége et de Bouillon paralysèrent ces tentatives.

En 1802, on comptait à Bruxelles vingt imprimeries, dix-sept librairies, et deux fonderies de caractères. Leur nombre diminua sous l'empire, et ne se releva qu'avec la paix.

Jusqu'en 1817, la typographie fit peu de progrès. Nos imprimeurs se servaient de presses en bois, à un ou deux coups. Pour appliquer l'encre sur les caractères, on employait des balles en peau de mouton écrue. Les rouleaux, actuellement en usage pour cette opération, furent introduits dans nos imprimeries vers cette époque.

Ce fut aussi vers 1817 qu'on monta la première presse en fer importée chez nous. Elle manœuvra d'abord dans les ateliers de M. Weissenbruch, à Bruxelles. Les machines à imprimer, désignées sous le nom de petites presses à la *Selligue,* furent introduites en 1831, par M. Demat.

Aujourd'hui, nous possédons plus de 500 presses, dont 250 se trouvent dans la capitale. Un grand

nombre de ces appareils marchent à la mécanique. Cinq ou six mille personnes, comprenant des ouvriers imprimeurs, des pressiers, des compositeurs, des fondeurs, des relieurs, des brocheurs et des libraires, vivent en Belgique de la typographie et de ses diverses branches.

On peut signaler, parmi les améliorations apportées depuis 1855 dans ces travaux, la variété et la netteté des types produits pour la fonderie des caractères. On les dispose avec plus de goût qu'autrefois, en les choisissant de manière à les mettre en rapport avec le sujet et le but de chaque publication. La chromolithographie, ou impression lithographique en plusieurs couleurs, qui a pris une énorme importance en France, est encore peu connue dans notre pays, où on pourrait l'appliquer cependant aux besoins commerciaux, et à la confection des affiches et des étiquettes de luxe. On a accompli de grands progrès dans le clichage, comme rapidité et comme perfection; la stéréotypie galvanoplastique prend du développement, et contribuera à vulgariser les livres classiques, en les mettant, par leur bon marché, à la portée de tous.

Les imprimeurs belges ont une supériorité reconnue dans une branche spéciale de l'industrie qui nous occupe, l'impression des livres de liturgie et de piété. Il s'en exporte une quantité considérable, annuellement, vers les contrées catholiques.

Le commerce des ouvrages imprimés est représenté, en Belgique, par un chiffre de 3,183,440 fr. à l'importation, et par une valeur de 914,261 francs à l'exportation. Telles sont au moins les données qui

nous sont fournies par la statistique officielle, en 1865. Les importations augmentent d'années en années, et nous viennent de France, de Prusse, des Pays-Bas et de la Grande-Bretagne. Nos exportations vers l'étranger, au contraire, ont perdu beaucoup de leur importance, et tendent à diminuer. La France est le principal débouché de notre commerce de librairie.

Il existe, dans quelques-unes de nos villes principales, de bons ateliers pour la lithographie et la gravure sur pierre. On y imprime des papiers de commerce, des dessins faits au lavis ou à la manière noire, des plans, des cartes géographiques.

Quelques établissements pour l'impression des gravures en taille-douce ont été fondés, dans ces dernières années, à Bruxelles et à Anvers. Tous les travaux qui s'y exécutent se font à la main, les procédés mécaniques, inventés jusqu'ici, ne donnant que des résultats médiocres.

La gravure sur bois est fort recherchée pour les livres et les journaux illustrés. Cet art, qui a été porté à Paris et à Londres à une perfection remarquable, est moins avancé en Belgique.

La fabrication du papier s'est développée en même temps que l'imprimerie. Autrefois nous recevions de France de fortes quantités de papier à écrire ou à imprimer. Malgré les droits prélevés sur la marchandise étrangère, les papetiers belges pouvaient à peine soutenir la concurrence française. En 1828, M. Cockerill importa une machine, venant d'Angleterre, à l'aide de laquelle on pouvait produire des feuilles de papier d'une longueur indéterminée. Puis

vinrent les machines à satiner, à couper et à coller, successivement introduites dans le pays. Depuis lors, nous avons marché de progrès en progrès, et la production du papier s'élève en ce moment, dans nos provinces, à plus de 20,000 tonnes par an. On en exporte les deux tiers, particulièrement vers la Grande-Bretagne.

Nos fabriques de papier sont établies à Bruxelles, Uccle, Droogenbosch, Huyssinghen, Saventhem, Rhode-Saint-Genèse, Wavre, Gastuche, La Hulpe, Mont-Saint-Guibert; à Gand, Andenne, Dinant et Saint-Servais; à Turnhout, au Pont-d'Oie et à Huy.

Les papeteries de MM. Godin frères, les plus vastes du pays, sont admirablement outillées, et leur organisation ne laisse rien à désirer. Elles se composent de trois usines distinctes, dont deux sont situées à Huy et une à Andenne; il s'y trouvait, en 1855, 15 machines à vapeur de 270 chevaux, 5 roues hydrauliques de 110 chevaux, et 5 machines à papier continu. Ces établissements, qui se sont notablement accrus depuis cette époque, procurent du travail à plus de 1,500 ouvriers, et produisent pour plus de 4,000,000 de francs de papier annuellement.

L'industrie de la papeterie est également fort importante dans l'arrondissement de Nivelles. 10 machines à fabriquer le papier continu y fonctionnent, et travaillent en partie pour l'exportation. Il existe aussi dans ce district plusieurs papeteries à la main, fabriquant le carton et le papier gris commun. On y emploie environ 5,000,000 de kilogrammes de chiffons, représentant un chiffre d'affaires approximatif de 3,500,000 francs.

Nous possédons quelques fabriques de papiers d'emballage, dont les produits s'exportent, concurremment avec les similaires anglais, dans des conditions avantageuses. L'une de ces usines, située à Saventhem, est fort productive.

Dinant s'est fait une spécialité de la confection des papiers cartons ; Turnhout, de celle des papiers de fantaisie, marbrés, racinés et coloriés. Cette dernière ville expédie des cartes à jouer, de 100 à 150 qualités diverses, dans les colonies anglaises, au Brésil, au Chili, à la Plata, aux États-Unis et aux Indes.

Nous tirons encore de la France des papiers à écrire, mais nos importations n'augmentent que lentement, tandis que nos exportations, beaucoup plus fortes, s'accroissent d'une manière remarquable. Évaluées à 3,270,232 francs en 1856, nous les trouvons à 10,453,271 francs en 1865.

Parmi les progrès réalisés récemment par la papeterie, nous devons signaler l'utilisation des moteurs, qui a gagné au moins 10 p. c. depuis quelques années; l'application progressive et intelligente des succédanés comme auxiliaires du chiffon, là où il manque ou est trop cher; une amélioration réelle dans l'économie générale de la fabrication, qui a pu faire face à tous les besoins en baissant les prix, malgré l'élévation croissante de la valeur des matières premières et de tous les objets qui concourent à la production du papier.

Plusieurs industries se rattachent, plus ou moins directement à la papeterie. Nous citerons entre autres la confection des cartonnages, qui comprend une

multitude d'articles, pour bureaux, magasins, etc.; l'art de la reliure, cultivé avec succès en Belgique; la fabrication des registres et carnets, des encriers, de la cire à cacheter et des porte-plumes.

Nous avons vu, depuis une vingtaine d'années, se former un art entièrement nouveau, aujourd'hui d'une grande perfection, et qui est destiné sans doute à se modifier encore : nous voulons parler de la photographie, si répandue et si populaire.

Elle a donné lieu aux applications les plus intéressantes et les plus variées. Le perfectionnement des procédés et des appareils en a facilité, et vulgarisé la pratique, avec une rapidité merveilleuse. On l'emploie non-seulement pour la reproduction des splendeurs de la nature et de l'art, mises ainsi à la portée de tous, mais aussi pour la confection des planches destinées aux ouvrages médicaux, et aux études d'histoire naturelle. De plus, elle a donné lieu à un mouvement industriel et commercial fort considérable, ayant pour objet la vente des appareils d'optique et d'ébénisterie, la préparation des papiers et des produits chimiques qui lui sont propres, et celle d'une foule d'accessoires à son usage.

L'influence de la photographie s'est fait sentir dans la fabrication des produits chimiques. Certaines substances, comme l'hyposulfite de soude, par exemple, rarement employées jadis, ont trouvé dans les opérations photographiques un écoulement si important, qu'on a dû leur appliquer les procédés de la grande fabrication, et que leurs prix se sont abaissés à la moitié, au tiers, et jusqu'au sixième de leur ancienne valeur.

Les photographes belges ont fait de nombreux et intéressants travaux, et n'ont point à craindre la concurrence étrangère. Il existe d'importants ateliers de photographie dans la capitale, ainsi qu'à Anvers, Gand, Liége, Mons, Bruges, Charleroi et Namur.

La fabrication des instruments de chirurgie, autre industrie essentiellement progressive, est cultivée avec succès en Belgique. Nos fabricants sont en mesure de pourvoir à tous les besoins de la consommation intérieure, bien que l'introduction de cette branche de travail, dans le pays, ne remonte pas très haut. Ce fut M. François Bonneels, de Termonde, qui érigea le premier atelier de ce genre, à Bruxelles. Il était allé étudier les principes de son art à Paris, d'où il revint en 1787, sur l'invitation du gouvernement autrichien.

Nous nous sommes également affranchis, depuis quelque temps, du tribut que nous payions à l'étranger pour nos instruments de musique, et particulièrement pour les pianos. Il y a trente ans, ils nous venaient de France, et les pianos du pays justifiaient, par leur médiocrité, la préférence accordée aux instruments français. La facture belge produit à présent des pianos droits d'excellente qualité, et commence à les exporter à son tour. Nos pianos à queue, moins généralement employés, doivent encore recevoir quelques perfectionnements, et ne valent point ceux des maisons Érard, Pleyel, Wolff ou H. Herz.

MM. Berden, Gunther, Sternberg et Vogelsangs, facteurs belges, ont obtenu des médailles d'argent à la dernière Exposition universelle de Paris.

§ 13. — *Idées générales sur l'industrie belge. — Son activité. — Sa production, appliquée aux objets utiles, et de grande consommation. — Avantages de ce système. — Ses conditions de réussite. — Nos achats de matières premières sur les marchés européens. — Pertes résultant de ce commerce indirect. — Les Belges manquent-ils d'esprit d'initiative? — Cette opinion combattue par des faits. — Leurs colonies en Amérique. — Mauvaise organisation de leurs relations commerciales. — Développement incomplet de l'esprit mercantile. — Autres observations concernant l'état de notre industrie. — Conclusion.*

Nous venons d'étudier, dans ses subdivisions diverses, l'organisation du travail en Belgique. Avant de continuer nos recherches, et de les étendre au commerce national, jetons un regard en arrière, et obtenons une vue d'ensemble du vaste champ que nous venons de parcourir. Il est temps de faire succéder la synthèse à l'analyse et les conclusions aux arguments.

Et d'abord, il nous a été démontré, par des faits, que nos provinces sont le théâtre d'une activité industrielle fort remarquable. Nous pouvons affirmer désormais, en connaissance de cause, que les Belges s'occupent laborieusement de l'exploitation de leur riche domaine. Ils paraissent s'être attachés surtout, non à la production des objets de luxe, mais à celle des choses utiles, de grande consommation, et d'une vente facile et courante. « Faire bien, et à bas prix », telle est la devise qu'ils semblent avoir adoptée.

Ce système, judicieusement appliqué, offre de

véritables avantages. On s'enrichit plus rapidement en travaillant pour tout un peuple, qu'en servant les fantaisies de quelques-uns. Si les bénéfices sont moins grands sur chaque transaction, ils sont plus fréquemment répétés. Remarquons néanmoins que sa mise en pratique exige de profondes combinaisons, et une connaissance très sérieuse des affaires.

En effet, pour vendre à bas prix un objet manufacturé quelconque, il faut s'en être procuré la matière première dans les circonstances les plus favorables, l'avoir fabriqué au moyen des procédés les plus économiques, et ne pas être exposé à le garder longtemps en magasin. Si l'une de ces conditions fait défaut, la spéculation est mauvaise, ou le deviendra tôt ou tard. Des rivaux, plus heureux ou plus habiles, sauront profiter des fautes commises, et en tirer bon parti.

Ces observations sont élémentaires, mais nous allons voir qu'on ne saurait trop les rappeler. La Belgique — nous l'avons déjà dit — trouve dans son propre sol les deux principaux agents de l'industrie moderne : le charbon et les métaux. Elle est néanmoins tributaire de l'étranger pour une foule d'articles, parmi lesquels nous citerons le coton, les laines, les bois d'ébénisterie, les cuirs et les peaux, qui lui sont indispensables, et dont nos manufacturiers font grand usage.

Ces articles, comment se les procure-t-elle?

Sur les marchés d'Europe, à Londres, à Liverpool, en Hollande, en France, loin des lieux de production, avec lesquels elle a peu de relations directes. Ils lui arrivent chargés de frais de tous genres, de

taxes douanières, de droits de commission et de courtage.

Il est évident qu'il y a là, pour nos industriels, une cause d'infériorité. Si d'autres producteurs, par l'organisation d'un service maritime actif, parviennent à obtenir leurs matières premières à des prix plus avantageux, la balance doit pencher en leur faveur. Nous avons cependant des ports, un littoral, une population de marins dont les étrangers eux-mêmes font l'éloge.

« Les Flamands, dit M. Duval, dans un travail » remarquable sur la politique coloniale de la France, » forment une admirable race de pêcheurs, aussi » braves qu'habiles. Ce sont des hommes de mer in- » comparables, durs et souples comme l'acier. »

Pourquoi n'envoyons-nous pas nos navires et nos agents commerciaux par delà l'Océan, à l'exemple des Anglais, des Hollandais, des Allemands, des Danois et des Français? S'il nous faut des cotons, des laines, des bois, des produits coloniaux de toute nature, pourquoi les acheter à des spéculateurs, plutôt que d'aller les prendre nous-mêmes?

Nous nous sommes déjà posé cette question, et nous avons différé d'y répondre. D'aucuns cependant en ont cherché la solution, et croient l'avoir trouvée en faisant remonter la raison de cet état de choses jusqu'au caractère national, qui manque, d'après eux, d'esprit d'initiative.

Cette allégation — nous n'aurons pas de peine à le prouver — est démentie par l'histoire. Si les Belges n'ont point fondé, jusqu'à présent, de colonies lointaines, nous n'en retrouvons pas moins

leurs traces jusque dans les contrées les plus reculées.

Durant le moyen âge, ils suivent Guillaume le Conquérant en Angleterre, et se répandent en Orient avec les Croisés, auxquels ils donnent un chef. Plus tard, ils s'enrôlent sous la bannière du roi Étienne, pour combattre les barons anglais. Nous les découvrons en Écosse, parmi les hommes de guerre du roi Jean, et en Allemagne, luttant contre les Stadings, à la voix du pape Grégoire IX.

Vers la fin-du treizième siècle, un Belge, Guillaume de Ruysbroeck, visite les Tartares, et nous laisse une description des plus curieuses de son séjour parmi eux. Jean Ier, duc de Brabant, envoie des Brabançons en Bohême, au secours d'Ottocare Przémilas II, attaqué par Étienne IV, roi de Hongrie.

A l'époque de Froissart, nos marchands avaient des correspondants à Alexandrie, à Damas et au Caire. Le chroniqueur parle avec admiration de l'un d'eux, Floris Berthaut, de Malines, « le plus riche » homme d'or et d'argent qu'on sache en nul pays, » par les grands faits de marchandises qu'il mène » par terre et par mer. »

En 1389, le commerce des Flamands avec les cités de Barcelone et de Mayorque avait déjà une telle importance, que ces villes sollicitèrent la permission d'armer quatre galéasses pour le protéger contre les pirates. Sous Philippe le Bon, nos compatriotes combattent à Nicopolis avec le comte de Nevers, à la suite duquel ils sont allés guerroyer contre les Turcs.

Vers 1520, ils font une expédition plus pacifique et plus utile. Des ouvriers belges partent pour Stockholm, où les appelait le roi Christiern, s'établissent dans l'île d'Amager, et en commencent la culture, continuée de nos jours par leurs descendants.

A côté de ces entreprises collectives, nous pourrions citer une quantité de tentatives individuelles, dont quelques-unes nous ont valu des détails précieux sur diverses contrées encore peu explorées à cette époque.

En 1505, un Bruxellois, Pierre de Smet, se rend en Orient, accompagné d'un prêtre de Malines, de Bernard Vanden Stocke, de Jean Van Rossem et de Hubert Vanden Borre. Arrivés à Venise, ils y logent chez un compatriote, Jean Gooris. Ce fut encore un Belge, Louis Van Bodeghem, qui dirigea, par ordre de Marguerite d'Autriche, les travaux de la magnifique église de Brou, en Bresse.

Des pèlerins flamands quittent Anvers en 1516, pour se rendre à Jérusalem. Leur chef, Dierick Van Paesschen, de retour au pays, en repart en 1518, emportant en Orient une cargaison de produits nationaux. Attaqué par les Turcs, il est fait prisonnier par eux, s'échappe, gagne Venise, visite Rome, et revoit sa patrie en 1519.

En 1521, les Anversois envoient quelques navires aux Indes. Plus tard, une foule de Belges montent sur les quadrirèmes de la flotte impériale, et accompagnent Charles-Quint en son expédition contre Tunis.

Les relations si étendues de ce prince, ses nombreux voyages, favorisaient les migrations des Fla-

mands vers l'étranger. Nous constatons partout, au seizième siècle, des preuves de leur industrie et de leur activité. Robert de Keysere dirigeait alors à Paris l'imprimerie césarienne, dont les bailleurs de fonds étaient Josse Badius, d'Assche, et son associé Jean Petit; Albert de Brule, d'Anvers, exécutait à Venise la superbe boiserie du chœur de l'église Saint-Georges le Majeur; Daniel Romberg se rendait célèbre, dans la même ville, par ses publications hébraïques de la Bible et des rabbins. Un professeur de l'université de Louvain, Nicolas Cleynaerts, faisait un voyage en Afrique pour y poursuivre ses études de linguistique, visitait Budée à Paris, accompagné de Jean Vas, de Bruges, et arrivait à Fez le 4 mai 1540, où il travailla à une traduction du Coran.

A ces noms connus, nous pouvons encore ajouter celui de Georges de Bruges, reçu dans l'une des corporations de Londres en 1534, et celui d'Ulrich Schmidt, qui quitta Anvers pour l'Espagne en 1535, et passa dans l'Amérique du Sud, où il rencontra d'autres Belges. Parvenu à Saint-Vincent, le 13 juillet 1553, Schmidt y vit appareiller un navire chargé de sucre, de bois de Brésil et de coton, appartenant à un Anversois, Érasme Schetz. Ce négociant avait pour facteur à Lisbonne un de ses compatriotes, Jean Van Hulst, tandis que Pierre Rossel était son représentant à Saint-Vincent. Van Hulst et Schetz possédaient plusieurs villages de l'autre côté de l'Atlantique, et y avaient établi de florissantes sucreries.

D'autre part, nous voyons un ancien étudiant de

l'université de Louvain, Gaspar Bartzoen, s'embarquer pour les Indes, et les parcourir avec saint François-Xavier; Josse Ryckius, religieux franciscain et Gantois de naissance, se fixer à Quito, et importer le froment au Pérou.

Durant les persécutions religieuses qui signalèrent le règne de Philippe II, des milliers d'individus abandonnent nos provinces, et s'établissent à Cantorbéry, à Londres, à Colchester, à Cologne et dans une foule d'autres localités. Un habile mathématicien flamand, Arnould de Lens, meurt à Moscou en 1575, lors de l'incendie de cette ville par les Tartares. Stadius, de Loenhout, près d'Anvers, acquérait vers le même temps une brillante réputation en France, par ses travaux astronomiques. Le fils d'un Gantois émigré, Pierre Megalhanes di Gandavo, visitait le Brésil, revenait en Portugal, s'y fixait dans la province d'Entre-Douro, et y publiait une histoire de la province de Santa-Cruz, ouvrage remarquable, souvent réimprimé.

Vers 1583, Franz Koning, né à Anvers, arrive à Goa, et y obtient une grande réputation par son habileté à tailler le diamant. Deux Anglais sont arrêtés en cette ville par les Portugais; ils réclament un interprète, et c'est un jésuite brugeois qui vient à leur secours : il résidait aux Indes depuis 50 ans. Un médecin belge exploitait, en 1585, les richesses métallurgiques de l'Écosse. Il jouissait du privilége de faire des coupes, pour cet objet, dans les forêts royales.

Voilà déjà bien des faits, et cependant nous n'avons parlé, ni de l'installation des tisserands

flamands en Angleterre sous Édouard III, ni de la colonisation des Açores par des Belges sous les ducs de Bourgogne, événements qui ont une véritable importance historique.

Nous ne pourrions, sans devenir oiseux par excès de détails, rappeler le souvenir des hardis marins, des voyageurs intrépides, des commerçants intelligents et habiles, qui illustrèrent le nom belge à l'étranger vers la fin du seizième siècle. Citons cependant le comte d'Arenberg, qui commandait une escadre espagnole, en 1590, et battit le vice-amiral anglais Granville, dans les environs des îles Açores; Nicolas Blieck, qui fit partie d'une expédition ayant pour but de chercher de nouvelles voies commerciales vers les Indes, par le détroit de Magellan; Nicolas de Smid, qui introduisit l'industrie drapière à Géra; Conrad Gaussan, directeur de grands travaux hydrauliques, en 1599, à Bordeaux. Beaucoup de Flamands habitaient le Midi de la France à cette époque, car nous y trouvons deux localités du nom de Bruges, l'une dans le département de la Gironde, arrondissement de Bordeaux, l'autre dans les Basses-Pyrénées, arrondissement de Pau. Il existe en France six villages nommés Tournai.

Un Belge, Pierre Van den Brouck, né à Anvers en 1584, peut être considéré comme l'un des principaux fondateurs de la puissance hollandaise en Orient. Ce fut lui qui planta le premier le drapeau des Provinces-Unies sur les côtes de Guinée, en Arabie, en Perse, et qui y créa ces puissantes factoreries dont les Anglais et les Portugais redoutèrent si longtemps l'écrasante concurrence. A sa mort il avait le titre de

directeur général du commerce de la Compagnie des Indes dans l'Indoustan.

Ce fut encore un de nos compatriotes, Louis de Geer, qui fit connaître les richesses minéralogiques de la Suède. Les villes de Nykôping et de Danwick lui durent leur prospérité. Il fit traduire la Bible en langue slave, et en fit répandre des milliers d'exemplaires en Hongrie.

Au commencement du dix-septième siècle, beaucoup d'habitants de nos provinces, cherchant à se soustraire au marasme que l'administration espagnole y avait développé, se consacraient à la navigation au long cours. Louis Pieterz, né à Anvers, trouve la mort en 1623 sur les côtes de l'île Formose, attaqué par des pirates venus de Manille. D'autres marins belges s'associent au capitaine Hudson, commandant le navire néerlandais la *Demi-Lune*, abordent en Amérique, non loin de l'emplacement actuel de New-York, et donnent à l'immense territoire qui s'étendait devant eux le nom de « Nouvelle Belgique ». Ce fut un Anversois, Jean de Laet, devenu plus tard directeur de la Compagnie des Indes, en Hollande, qui publia les premières descriptions de cette partie du nouveau monde, jusqu'alors inconnue. Un gentilhomme wallon, Nicolas du Toict, devait être l'historien, à quelque temps de là, des établissements fondés au Paraguay par les Jésuites, au milieu desquels il passa de longues années. Il avait autour de lui, dans ces régions lointaines, Juste Van Surck, d'Anvers; Pierre de Bosschere, né en Flandre; André de la Rue et le Malinois Didacus Ranconnier. Ces religieux y furent suivis

par Mathias Goesman, Balduin de Wachter, Philippe-François de Norman, Laurent Schryen, Pierre Moron, Égide Liefghetael et Gérard de Becker.

Ces vaillants pionniers ne reculaient pas devant les plus grands dangers; le père Ignace Toebart, né à Gand, fut martyrisé sur les bords de l'Orénoque, dans la Nouvelle-Grenade; Jacob Doye, Jean-Baptiste de Visscher, Jean Lardennois, Guillaume Carius, Corneille Beudin, Jean Hultens, et André Égidien, parcoururent le Mexique; Louis de Camargo, Guillaume Munnich, Corneille Van Thuyl, Simon Lacourt, Daniel Vander Borcht et Jacques Goffin se fixèrent au Chili. Le père Guillaume Hotton, Luxembourgeois, ne craignit pas de s'engager dans les régions les plus sauvages de l'Amérique, et pénétra jusqu'en Californie. Le Tournaisien Jean Vasseau et le Flamand Pierre Bossche furent envoyés à Buenos-Ayres, tandis que Jean de Coninck, Verbiest, Verdonck, Pierre Zueval acceptaient la tâche de répandre le christianisme au Pérou.

Vers le milieu du dix-septième siècle, alors que le cardinal Mazarin donnait pour instructions, aux généraux français qui envahissaient la Belgique, *d'y réduire le peuple à la bassesse, et d'y empêcher tout commerce et trafic*, le goût des aventures entraînait en Orient Vincent de Stochove, Jean Vander Linden et Emmanuel d'Aranda. Ce dernier, né à Bruges en 1602, est, de tous les voyageurs de cette époque, celui qui a peint avec le plus de vérité les misères qu'enduraient les captifs chrétiens en Algérie.

En 1633, les directeurs d'une compagnie commer-

ciale, désirant savoir s'il y avait moyen de passer l'hiver au Spitzberg, font appel à quelques hommes de bonne volonté, décidés à en tenter l'épreuve. Sept matelots se présentent : leur chef était un Brugeois, Jean Seghers. Nous pouvons encore mentionner parmi les Belges qui se distinguèrent alors à l'étranger, , Jean Janssens, l'auteur des premières tapisseries sur métiers à haute-lisse, faites aux Gobelins; François Pyran, de Verviers, qui vit les îles d'Annobou, Madagascar, Comore, et fit naufrage en arrivant aux Maldives; Chrétien Brouwer, qui établit une navigation entre Tonquin, Quinam et Cambodia; Jean Jacobs, fondateur du collége belge de Bologne ; Pierre Coomans, qui reçut la mort aux îles Mariannes; Henri Busens, qui vécut à la cour du Grand-Mogol; Jean Speldérius, Gérard Bauwens, G. Van Bekert, Nicolas Dufour, Adrien Cnudde et Jacob Zeuillet; Pierre Spira, qui propagea la foi dans la province de Kiam-si et à Nan-Cham. En 1652, nos compatriotes colonisèrent l'île de Nordstrand, située sur la côte occidentale du Schleswig, vis-à-vis de Flensbourg et de Husum.

Nous ne ferons pas l'histoire des gardes wallonnes, si estimées en Espagne, ni celle du Brabançon Jean de Weert, généralissime de l'armée bavaroise, vainqueur de Gassion et de Rantsau, en 1635 et 1643, puis vice-roi de Bohême et commandant de Prague. Barthélemy Deschamps, de Liége, visite le Saint-Sépulcre et l'Égypte en 1666; un Athois, Louis Hennepin, traverse en 1678 le lac Ontario, parcourt les vastes contrées qui sont au Sud du Canada, et découvre l'embouchure des principaux af-

fluents du Mississipi; Van Obstal, d'Anvers, se fixe à Paris, et y devient membre de l'Académie de peinture et de sculpture; Renkin Sualem, le constructeur de la fameuse machine de Marly, était également originaire de nos provinces: il venait de Jemeppe, près de Liége.

En 1698, on fonde à Ostende une compagnie royale de libre navigation aux Indes orientales et aux côtes de Guinée. Plusieurs navires ostendais et brugeois, voguant sous pavillon espagnol, partent pour l'Afrique. Déjà en 1687, une frégate ostendaise, le *Pélican*, avait quitté nos rivages pour se rendre en Guinée. Ce vaisseau, commandé par le capitaine Pierre Diericxen, et par les lieutenants Arnould de Wynt, Maximilien Spronckholf et Dominique Verschrieck, avait été capturé illégalement par ordre des directeurs d'une compagnie africaine établie dans le Brandenbourg.

Passons rapidement sur les expéditions commerciales entreprises, au dix-huitième siècle, en Chine et au Bengale, mieux connues, et arrivons à notre époque.

L'Amérique, jusqu'en ces dernières années, a été le grand foyer vers lequel a convergé l'émigration européenne. Examinons la part que les Belges ont prise, tout récemment, à sa colonisation.

Au nord des États-Unis, sur les frontières du Canada, se présente une immense région, entrecoupée de lacs formant de véritables mers intérieures, et composée du Michigan, du Wisconsin, de l'Illinois, de l'Ohio et de quelques autres vastes territoires. C'est là que nous retrouverons nos com-

patriotes, groupés autour de deux centres principaux, Sheldon, dans le comté de Wyoming, État de New-York, et Green-Bay, dans le comté de Brown, État du Wisconsin.

Sheldon est une commune toute rurale, établie sur un terrain presque complétement défriché, dans une des meilleures parties de l'Union, à 10 lieues de Buffalo. Le climat de Sheldon ressemble assez à celui de nos Ardennes, que ce village américain rappelle aussi par ses sites accidentés et pittoresques. On y cultive des céréales en abondance, et l'élève du bétail y offre de grandes ressources aux habitants, qui vont vendre leurs produits dans la ville voisine. Les fermes y sont généralement de quarante à cinquante acres.

La population de Sheldon se compose d'une centaine de familles, presque toutes d'origine wallonne. Une école, fort bien tenue par un instituteur luxembourgeois, a été fondée par les colons.

Green-Bay est une petite ville, située, comme son nom l'indique, au fond d'une baie, sur le lac Michigan, presque à l'embouchure du Fox-River. Cette position lui assure un bel avenir, car les navires du plus fort tonnage peuvent arriver jusque devant ses quais, et le chemin de fer la relie à Milwaukee, Chicago et New-York. A cinq ou six lieues de là, vers le Nord-Est, près du lac, au milieu d'un territoire boisé, se sont fixés les premiers colons belges.

Cet établissement se composait d'abord de 50 à 60 familles, formant une agglomération de 400 individus. Ils venaient en grande partie des communes de Grez-Doiceau, de Biez, de Bonlez et de Putiebois.

Les uns se livraient à la culture des terres et à l'exercice de différents métiers; d'autres exploitaient les forêts voisines, et y façonnaient des bardeaux qu'ils allaient vendre à la ville.

Le sol de la colonie est excellent pour la production des céréales, et se compose d'une argile sablonneuse de bonne qualité, d'une épaisseur d'un demi-pied à six pieds, au-dessous de laquelle se trouve une couche calcaire assez puissante.

En 1862, la colonie belge de Green-Bay était déjà considérée comme l'une des plus prospères et des plus heureuses du Wisconsin. Dans la forêt, de distance en distance, se présentaient les habitations des émigrés, entourées de jardins et de champs conquis sur la futaie. Là croissaient des produits de toutes espèces, du blé, du seigle, du maïs, de l'orge, de l'avoine, du tabac, des pommes de terre et des légumes. Le bois de corde et les bardeaux étaient amenés tous les jours, en grande quantité, sur les marchés de Green-Bay, où ils se vendaient à des prix avantageux. L'esprit d'entreprise et de négoce introduisait chaque jour de nouveaux éléments d'activité parmi la population belge.

Aujourd'hui la plupart des émigrés se sont créés une certaine aisance. Ils ont défriché assez de terrain pour se procurer des récoltes abondantes, possèdent des bœufs et des chevaux, ont ouvert des magasins pourvus d'une foule d'objets utiles, et ont même fondé quelques établissements industriels, tels que des meuneries et des brasseries. D'après un rapport publié par la chambre de commerce de Milwaukee, il a été exporté du port de Green-Bay, en 1861,

64,409 barils de farine, et 126,677 boisseaux de blé. Ces quantités constituaient, sur l'exportation de 1860, un accroissement de 28,222 barils de farine, et de 16,736 boisseaux de blé. Il y a eu le même excédant pour l'orge, le seigle, le maïs, l'avoine, etc. Aux localités citées plus haut sont venues s'adjoindre Grez-Daems, Rosières, César-Ville, Grand-Lez, Thiry-Daems, Dykville et Nouveau-Bruxelles.

A Milwaukee même se trouvent également quelques Belges, la plupart gens de métier. A Waukesha, à 20 milles de Milwaukee, existe une ferme, occupée par un Luxembourgeois, natif de Mussy-la-Ville, canton de Virton. Une cinquantaine de familles belges habitent Port-Washington, à 60 lieues de Milwaukee, où elles exercent diverses professions. On compte, parmi les individus qui les composent, deux brasseurs, un fabricant de tonneaux employant un certain nombre d'ouvriers, des marchands épiciers et merciers, des aubergistes, des hôteliers, des débitants de boissons et des marchands de bois. Tous vivent à leur aise et paraissent satisfaits : quelques-uns d'entre eux ont accumulé des capitaux de 12,000 à 15,000 dollars.

Town-Belgium, aussi appelée la « Petite-Belgique », est située à six milles de Port-Washington. Elle est formée de deux *townships*, entièrement occupés par des Belges, tous originaires des environs d'Arlon et d'Étalle. Il y a là 450 familles, établies sur des lots de terre de 120, 160 et 320 acres; quelques-unes même possèdent une section entière, 640 acres ou 256 hectares.

La plupart des fermiers de Town-Belgium gagnent de l'argent, et la fortune de plusieurs d'entre eux monte à 40,000 dollars. Ils élisent et choisissent parmi eux leurs maire, aldermen, juges de paix et constables, et constituent la majorité électorale du comté. Vers la fin du mois d'août, en 1853, six familles, comprenant 28 personnes, partirent du canton de Wavre, en Belgique, et vinrent s'établir à 15 milles de Green-Bay; des parents et des amis les y rejoignirent, et on compte aujourd'hui 800 personnes dans le village qu'elles édifièrent. Il y a encore des Belges dans les comtés de Wanpacua et de Marquette. Au *township* Newton, comté de Maintowoe, sur les bords du lac Michigan, on compte quelques Brabançons. D'autres compatriotes habitent à Prairie-du-Chien et à Prairie-Lacrosse, sur les confins de l'Iowa; à Cloverdale, près de Rinden; à Bloomington et à Bedford. Les pionniers qui ont choisi cette dernière localité s'en sont bien trouvés. Ce sont pour la plupart des cultivateurs, dont la position est aisée. A New-Albany, sur la rive gauche de l'Ohio, vivent une trentaine de familles originaires de notre pays. Des émigrés de Virton, Étalle, Florenville et Neufchâteau se sont arrêtés dans l'Indiana, au bourg Léopold, sur la rive droite de l'Ohio.

En Californie, malgré l'éloignement et la longueur du voyage, on a relevé la présence d'environ 500 Belges, dont les uns s'occupent de commerce, et dont les autres travaillent aux mines.

Nous avons également contribué, dans une certaine proportion, à la colonisation du Brésil. Cinquante

et une familles d'émigrants belges se sont établies, de 1844 à 1847, sur le territoire brésilien, à Desterro. Elles se sont éparpillées sur une étendue de deux lieues, bien qu'elles aient conservé pour point de ralliement les bords du Rio-Itajahi. On y cultive le manioc, le maïs, la canne à sucre, le coton, le café et quelques légumes d'Europe. Les deux ports les plus voisins sont Itapacroya et Porto-Bello. De bons agriculteurs peuvent réussir dans ce district, sans trop de difficultés. L'installation d'une famille, composée de quatre personnes, y coûte 350 francs, y compris la construction de l'habitation. Cette entreprise, qui n'a été nullement encouragée, a parfaitement réussi.

Les notes que nous venons de recueillir, bien que rassemblées à la hâte, ne suffisent-elles pas pour nous prouver que le caractère national, en Belgique, est loin d'être aussi apathique, aussi passif, qu'on a bien voulu le dire? N'a-t-on pas vu, tout récemment encore, des milliers de Belges s'enrôler dans la légion étrangère, en Algérie; combattre en Crimée sous le drapeau français, et parcourir les armes à la main les *tierras calientes* du Mexique?

Le goût des voyages, le génie des entreprises lointaines, ne font pas défaut aux Flamands et aux Wallons. D'où vient donc que notre industrie se soit si peu répandue au dehors, et qu'elle aille toujours — à son grand dommage — se fournir de matières premières chez ses concurrents?

On ne peut expliquer cette anomalie que par l'organisation vicieuse de nos relations commerciales. Ce n'est point l'esprit d'initiative qui fait défaut en

Belgique, mais bien l'esprit mercantile. Nos industriels sont adroits et intelligents, mais nos commerçants appuient mollement leurs efforts. Le progrès, dans nos provinces, est servi par la routine. Ce jugement paraît sévère, mais il est juste : nous le démontrerons en temps et lieu.

Revenons à ce que nous disions au commencement de ce chapitre. Pour vendre à bas prix un objet manufacturé quelconque, observions-nous, il faut s'en être procuré la matière première dans les circonstances les plus favorables, l'avoir fabriqué au moyen des procédés les plus économiques, et ne pas être exposé à le garder longtemps en magasin. Nous avons vu que l'une de ces conditions n'était qu'imparfaitement remplie; examinons si l'on s'est occupé des deux autres.

Pour produire économiquement, il faut pouvoir manufacturer, dans le moins de temps possible, le plus grand nombre d'objets, en y employant les forces strictement nécessaires à leur confection, sans déperdition aucune. On y arrive par l'emploi d'appareils mécaniques, dont l'action se calcule exactement, et par la concentration, en un même endroit, de tous les moyens de fabrication, dans le but d'éviter des déplacements inutiles, toujours dispendieux. L'achat d'appareils et de machines exige parfois des avances de fonds assez considérables. En Angleterre, le pays producteur par excellence, on les demande à l'association.

Cet exemple n'est pas assez suivi en Belgique. Ici, chaque manufacturier agit isolément, avec de faibles capitaux, qu'il se hâte de retirer des affaires

aussitôt qu'elles lui ont donné de quoi vivre. Quelques grandes usines ont été montées différemment, à l'anglaise, et ce sont les seules qui aient fait connaître nos fabricats à l'étranger, en leur assurant une valeur commerciale hors du marché belge.

Ce n'est pas tout. L'écoulement des marchandises à bas prix ne procure de bénéfices qu'à condition d'être d'une grande importance, et de donner lieu à un mouvement mercantile fort actif. Alors seulement, par l'effet même de ce commerce étendu, le fabricant parvient à réaliser une foule d'économies de détail, dont le total finit par représenter de fortes sommes. Supposons que, mal secondé par ceux qui l'entourent, il se voie obligé de s'occuper lui-même de la vente de ses produits. Sans ressources suffisantes pour subir toutes les épreuves des opérations de longue haleine, il ne lui reste qu'à exploiter le marché le plus proche, où il va rencontrer une foule de concurrents aussi embarrassés que lui. Plus il donnera d'impulsion à ses travaux, plus il avilira l'article dont il désire trouver le placement. Les magasins en seront surchargés, encombrés, et l'industrie nationale mourra de pléthore.

Comme on le voit, toutes nos observations nous ramènent au même point : il faut à la Belgique, populeuse et manufacturière, des relations et des débouchés. Nous étudierons, dans le chapitre suivant, sa situation mercantile, et nous saurons jusqu'à quel point ces nécessités de sa vie sociale, si urgentes et si impérieuses, se trouvent satisfaites à notre époque.

# IV

## COMMERCE

§ 1. — *Sa nature et ses subdivisions. — Nos relations extérieures. — Du commerce spécial de Belgique. — Ses rapports peu fréquents avec les marchés coloniaux. — Observations à ce sujet.*

Le commerce est un auxiliaire indispensable, une condition péremptoire du maintien et de l'extension de l'industrie : intimement lié à sa prospérité, c'est par elle qu'il devient productif.

Il se divise en deux grandes branches, dont l'une comprend les transactions conclues entre habitants d'un même pays, et l'autre les échanges internationaux.

Nous manquons de données précises sur l'importance du commerce intérieur en Belgique. On ne pourrait l'évaluer, approximativement, qu'en relevant le chiffre de production de nos manufactures et de nos ateliers, diminué des quantités destinées à l'exportation. Ce chiffre, malheureusement, est difficile à constater, et d'ailleurs essentiellement variable. Quant au mouvement général de notre commerce extérieur, sous toutes ses formes, nous

pouvons l'apprécier d'une manière assez exacte par les tableaux de douane, tant nationaux qu'étrangers, et la comptabilité de nos entrepôts.

Il était représenté, en 1851, par un total de 418,555,000 fr. à l'importation, et de 401,176,000 francs à l'exportation. Les envois de l'étranger dépassaient donc, à cette époque, les expéditions faites de Belgique, de 17,379,000 francs. En 1860, l'ensemble de nos importations était estimé à 923,820,000 francs, et celui de nos exportations à 879,559,000 francs. Il existait, entre les deux genres d'opérations, une différence pour solde de 44,261,000 francs.

Dans ces évaluations sont comprises toutes les marchandises introduites dans le royaume, soit qu'elles y aient été mises en consommation, soit qu'elles n'aient fait que traverser notre territoire, en transit direct ou indirect.

Le mouvement mercantile exclusivement propre à la Belgique est désigné dans les documents officiels sous le nom de « Commerce spécial ». Il a pour élément les marchandises étrangères consommées à l'intérieur du pays, et les produits du sol et de l'industrie belges exportés au dehors.

Nous recevions, en 1851, pour 218,085,000 fr. de marchandises, destinées à nos marchés, et nous écoulions par delà nos frontières pour 200,130,000 francs de productions nationales. En 1860, ces chiffres s'élèvent respectivement à 516,687,000 et à 470,258,000 francs. Il existait donc, en 1860, une différence de 46,429,000 francs entre nos importations et nos exportations.

Pour nous faire une idée exacte de ce « commerce

spécial », entrons dans quelques détails sur sa nature, et la manière dont s'opèrent les échanges qui le constituent. Nous avons dit que nos transactions montaient, en 1860, à 516,687,000 francs à l'importation. Sur ces 516,687,000 francs de marchandises, l'Europe nous en fournit pour 408,546,000 de francs, l'Amérique, pour 100,643,000 francs; l'Asie, pour 4,357,000 francs, et l'Afrique pour 3,141,000 francs.

Ces chiffres ont leur éloquence, tout mathématiques qu'ils soient; ils nous démontrent que les quatre cinquièmes de nos affaires se font avec l'Europe. C'est de la main des spéculateurs étrangers que nous recevons les produits coloniaux nécessaires à notre industrie : nos commerçants se contentent de les revendre en demi-gros et en détail, et assistent passivement à la grande circulation qui se fait autour d'eux. Nos relations, à l'importation, ont diminué, de 1851 à 1860, de 32 p. c. avec la Guinée et la Sénégambie; de 215 1/2 p. c. avec d'autres pays africains; de 76 p. c. avec le Mexique; de 32 p. c. avec Cuba et Porto-Rico; de 178 p. c. avec Java et Sumatra; de 423 p. c. avec les îles Philippines; de 149 p. c. avec l'Océanie et l'Australie.

Passons à l'examen des exportations belges, durant la même année, qui clôt la dernière période décennale sur laquelle nous possédions des renseignements officiels. Sur 879,559,000 francs de produits expédiés par nos fabricants, l'Europe en recevait pour 437,896,000 francs; l'Amérique pour 30,685,000 francs, l'Asie pour 691,000 francs; l'Afrique pour 987,000 francs.

Rapprochons ces valeurs de quelques autres, puisées également à d'excellentes sources. Nous venons de rappeler que notre négoce direct avec la riche Asie — c'est-à-dire avec la Chine, le Japon, les Indes, la Perse et tant d'autres contrées extrêmement peuplées, constituant les plus splendides débouchés du monde — se résume en l'envoi de 691,000 francs de fabricats belges. Or la France, pour ne rien dire de l'Angleterre et de la Hollande, y place pour 33,200,000 francs d'objets manufacturés, et en retire pour 113,400,000 francs de matières premières de tous genres. Ses relations industrielles avec l'Afrique lui valent 212,200,000 francs à l'importation et 218,500,000 francs à l'exportation!

Il n'y a eu, de 1851 à 1860, qu'une augmentation de 2 p. c. dans l'ensemble de nos ventes aux États-Unis. Elles ont diminué de 40 p. c. au Mexique; de 36 p. c. dans le Guatemala; de 29 1/2 p. c. à Haïti et à Venezuela; de 361 1/2 p. c. en Guinée et dans la Sénégambie; de 32 1/2 p. c. aux Indes anglaises, à Singapore et en Chine; de 733 p. c. à Java et à Sumatra; de 200 p. c. aux îles Philippines; de 149 p. c. en Océanie et en Australie.

On ne peut se refuser, quelque répugnance qu'on en aie, à reconnaître un fait avéré : nos rapports avec les marchés coloniaux ne prennent aucun développement.

Certains esprits, tout en constatant comme nous cet état de choses, ne s'en effrayent nullement. Tel est l'empire de la routine, qu'ils en saisissent à peine les conséquences. « Le commerce de la Belgique, font-ils observer, est considérable relativement au

chiffre de la population du royaume. Nous ne connaissons point de contrée où l'industrie soit plus répandue, et sous des formes plus diverses. Il est regrettable, sans doute, que nous ne jouissions pas du bénéfice des importations et des exportations lointaines, exploitées par nos voisins, mais, d'un autre côté, nous ne nous exposons pas, comme eux, à subir les pertes qui résultent parfois de ces spéculations. Tant que nous fabriquerons à plus bas prix qu'ailleurs, nous ne serons jamais embarrassés d'écouler nos produits. Nos concurrents eux-mêmes viendront nous les acheter, et l'intérêt leur tiendra lieu de patriotisme. Nous ne sommes pas assez riches, quant à nous, pour aventurer au dehors des capitaux que nous utilisons parfaitement chez nous. »

Admettons un moment cette théorie, d'ailleurs fort commode, puisqu'elle permet d'attendre tranquillement la fortune sans se fatiguer à courir après elle. On viendra donc nous demander les articles, d'un placement avantageux, que nous sommes seuls à fabriquer, ou dans la production desquels nous avons une supériorité marquée. Rien de mieux, mais encore faudra-t-il cependant qu'ils soient connus des spéculateurs, et que ceux-ci aient fait une étude particulière des ressources de notre industrie. Ne nous arrêtons pas à ce détail : accordons à nos clients une grande activité, une intelligence élevée et le génie des affaires.

Les voilà donc en possession de nos marchandises, qui prennent le chemin du Havre, de Liverpool, de Londres ou de Hambourg. Une fois dans ces ports, on les embarquera sur de rapides steamers, et on

les répandra dans le monde entier. Avant le départ, il s'agira néanmoins de prendre quelques précautions, dictées par la prudence. Nous avons admis l'hypothèse que nos acheteurs sont intelligents et habiles : ils auront donc grand soin de déguiser l'origine des produits qu'ils vont, à leur tour, mettre en vente. S'ils laissaient subsister nos marques de fabrique, d'autres spéculateurs pourraient surprendre le secret de leurs gains, et prétendre à les partager. Il faut que nos manufacturiers restent inconnus à l'étranger, et que leurs fabricats soient considérés comme venant d'Angleterre, d'Allemagne ou de France. L'industrie belge produira beaucoup, et d'autres signeront ses œuvres.

C'est là, il faut bien l'avouer, une objection assez grave à notre théorie, et dont il s'agit de tenir compte. Est-ce la seule, et la réflexion ne nous en fera-t-elle pas découvrir d'autres?

Supposons qu'un jour — et l'on va voir que la supposition n'a rien d'invraisemblable — un fabricant allemand, anglais ou français parvienne à imiter nos articles, et à les livrer au même prix? Les négociants de sa nation iront évidemment se fournir, pour leurs expéditions lointaines, chez leur compatriote, afin d'éviter des frais inutiles. Que devient alors notre exportation? Elle doit s'arrêter, évidemment, à moins que nous ne la continuions à nos risques et périls. En ce dernier cas, cependant, dans quelles conditions l'entreprendrions-nous? Nous nous trouverions en présence de concurrents dont nos propres travaux auront rehaussé la renommée, et dont nous aurons nous-mêmes fait la fortune.

Nous serions les nouveaux venus, et eux les possesseurs en titre. Chacun de nos efforts antérieurs nous aurait nui, et aurait contribué à rendre notre ruine plus assurée et plus inévitable.

Ce n'est pas tout. Notre industrie, quelque avancée qu'elle soit, n'est pas supérieure, dans tous ses départements, à celle des autres peuples. Elle comprend une foule de spécialités pour lesquelles elle doit compter avec la concurrence étrangère. La victoire, dans de pareilles luttes — nous l'avons déjà dit — appartient à ceux qui possèdent le meilleur outillage. Nos industriels, réduits au marché intérieur, n'effectuant que des ventes restreintes, pourront-ils résister aux grands établissements qui, par la multiplicité de leurs relations, en arrivent au maniement de capitaux considérables? En cas d'infériorité, ne viendra-t-on pas les chasser, après leur avoir enlevé toute chance d'extension au dehors, de ce marché intérieur même, qu'ils se croyaient acquis, et où l'on conseille d'attendre passivement la fortune?

Décidément nous en revenons à nos premières alarmes, et les observations optimistes, exposées plus haut, ne supportent pas l'examen. Il faut, à tout prix, que les Belges secouent leur torpeur commerciale, et qu'ils prennent part, à leur tour, aux grandes entreprises. Déjà d'autres nations, bien moins favorablement dotées, leur en ont donné l'exemple.

Nous citerons, entre autres, le peuple suisse, qui, habitant un pays hérissé de montagnes, où les communications sont difficiles; ne possédant ni charbon, ni fer; sans littoral, privé de tout port, trouve néan-

moins moyen, à force de persévérance et d'énergie, de répandre ses fabricats non-seulement dans toute l'Europe, mais en Orient, aux Indes, en Chine, en Amérique. De tels succès sont glorieux, et valent mieux que des victoires : la guerre n'est qu'un retour vers la barbarie; le commerce est l'agent actif de la civilisation.

Quelques tentatives, faites par nos industriels pour sortir de leur isolement, n'ont pas été heureuses. Il n'en a pas fallu davantage pour discréditer toute idée de les renouveler.

« Les expéditions lointaines, s'est-on hâté de conclure, donnent de mauvais résultats, et le commerce intérieur est infiniment plus avantageux. »

Avant de nous prononcer sur cette opinion, examinons dans quelles conditions ont été effectuées les tentatives dont nous venons de parler. Elles ne sont décisives, en effet, que pour autant qu'elles aient été faites avec perspicacité, et suivant les bonnes traditions commerciales. On ne peut rejeter un principe pour l'avoir imparfaitement appliqué, ni une vérité pour l'avoir mal comprise. Or, voici ce qui se passe généralement en Belgique.

Représentons-nous un industriel, possédant des capitaux restreints, en partie engagés déjà, et désirant faire quelques expéditions à l'étranger. Il se trouvera, dès l'abord, en présence d'une grande difficulté : celle de composer son envoi selon les exigences d'un marché lointain dont il connaît à peine les besoins. Supposons qu'il parvienne à se procurer quelques renseignements sur ce point, et que ce premier obstacle soit surmonté.

Comment expédiera-t-il ses marchandises? Nous manquons de relations directes avec les colonies, ou, s'il s'en forme de loin en loin, elles sont essentiellement irrégulières. De plus, le fret est fort élevé, et menace d'absorber une bonne partie des profits qui doivent résulter de l'opération. Notre industriel, toutes informations prises, les envoie au Havre, à Liverpool, à Rotterdam ou à Hambourg, suivant destination. Là elles sont transbordées, non sans quelques dépenses, et les voilà en route.

Si l'expéditeur était Anglais, Français, Allemand ou Suisse, il ne lui resterait plus, ces soins accomplis, qu'à rentrer dans sa manufacture pour y reprendre son travail. Les produits exportés, au moment de leur arrivée au lieu de destination, y seraient reçus par les agents d'une maison nationale, établie là-bas, et offrant les meilleures garanties.

Notre compatriote ne peut pas compter sur de tels auxiliaires. S'il n'a point travaillé sur commande, il lui faudra consigner ses produits chez un commissionnaire étranger, qui possède déjà, peut-être, dans ses magasins, des articles destinés à leur faire concurrence. On lui fait payer des frais de douane, de quais, de transport en magasin, des droits de magasinage, de ducroire, etc., etc. Ces droits ont-ils été réellement acquittés par son agent? Celui-ci n'a-t-il pas vendu, au moment même du transbordement, la marchandise expédiée? L'industriel belge ne peut exercer aucun contrôle à cet égard; il faut qu'il s'en remette à la bonne foi problématique de son correspondant.

Celle-ci — il faut bien en convenir — sera sou-

mise à de rudes épreuves. Nous allons le démontrer par un exemple.

Supposons qu'un Français, faisant le commerce de commission dans le Levant, et depuis longtemps en relations avec une maison de Marseille, reçoive de Belgique, par aventure, des articles similaires à ceux qu'il vend habituellement pour ses consignataires marseillais. Sera-t-il disposé à favoriser un concurrent de ces derniers, et à nuire à des négociants qui lui abandonnent régulièrement une part de leurs gains? Sacrifiera-t-il d'anciens clients, qu'il connaît, à un nouveau venu, avec lequel il n'a encore que des rapports précaires? S'il accepte la marchandise belge, en soignera-t-il la vente avec le même zèle et la même activité? En admettant qu'il en soit ainsi, et qu'il vende au débarquement toute la cargaison importée, contre espèces, quelle garantie son mandataire a-t-il de recevoir immédiatement les fonds reçus? Le commissionnaire ne cédera-t-il pas à la tentation de régler à long terme ce qui lui a été payé au comptant?

S'il agit loyalement, il ne gagne que sa commission — qui constitue déjà, il est vrai, un total fort honnête — mais s'il est peu scrupuleux, il peut, de plus, bénéficier sur la marchandise. Il écrira, par exemple, à notre industriel, que les produits expédiés ont subi une dépréciation considérable, par suite d'avaries, et lui offre d'en disposer avec 25 p. c. de perte. L'expéditeur, qui a fait des avances d'argent et a besoin de fonds, lui renverra l'ordre de réaliser à tout prix. Dès lors, le tour sera joué : le commissionnaire encaissera la différence, et engagera son

trop crédule mandataire à ne pas se décourager, mais à continuer ses envois, en lui faisant entrevoir, dans l'avenir, une réussite assurée.

Posons l'hypothèse la plus favorable, celle où notre compatriote ait fait choix, dès ses débuts, d'un représentant honnête et probe. Sa situation, en dépit de cette circonstance favorable, n'en sera pas meilleure. En effet, chaque commissionnaire s'occupe plus particulièrement de certain genre de marchandises, tout en sollicitant la consignation des produits les plus variés, puisque tous, bien ou mal placés, lui payent des frais de magasinage, de commission, de courtage et de ducroire. Certains articles, d'ailleurs excellents, resteront en souffrance chez lui, soit qu'il ne les connaisse qu'imparfaitement, soit qu'il n'ait pas de relations avec ceux qui pourraient les acheter. Il engagera son mandataire à lui faire de fortes consignations, les frais perçus ne diminuant pas, quel que soit le prix de vente des objets consignés, et provoquera un encombrement sur le marché, dont l'industriel belge subira les conséquences.

Tout n'est pas brillant, comme on le voit, en ce genre d'affaires. Les produits vendus et livrés, reste à régler les comptes. Le commissionnaire se charge d'acheter du papier, non sur la Belgique, car il n'est pas possible d'en trouver, mais sur une ville de France, d'Angleterre, d'Italie ou de Hollande. L'achat de ce papier, son escompte, les frais de banque, de correspondance, entraînent à une nouvelle négociation, extrêmement onéreuse, et que l'expéditeur solde par ses bénéfices, s'il en reste.

On comprendra sans peine — après ce qui vient d'être exposé — que les envois de produits belges, faits directement par nos industriels, soient assez rares. Grâce à l'organisation actuelle de notre commerce extérieur, lorsqu'un fabricant belge engage quarante ou cinquante mille francs dans une exportation, il ne peut jamais compter, non-seulement sur un intérêt avantageux, mais même sur la rentrée de ses fonds.

Un autre cas peut se présenter. Un manufacturier, tout en étudiant la cote des prix courants d'un marché lointain, remarque, par exemple, qu'il aurait tout avantage à y acheter telle ou telle matière première nécessaire à son usine. Il envoie donc une lettre d'avis à son correspondant, et le prie d'opérer cet achat. La lettre d'avis reste longtemps en route, s'expédie indirectement, par Southampton, Liverpool ou Marseille; dans l'intervalle les prix changent, et l'affaire, de bonne qu'elle était, devient mauvaise.

Quelques industriels, menacés par des rivaux travaillant dans de meilleures conditions, ont cherché des compensations à ces circonstances défavorables, en rabaissant la qualité de leurs marchandises, et en envoyant sur les marchés coloniaux des fonds de magasin et des articles hors de mode. C'était recourir au plus dangereux des expédients, ainsi qu'on ne tarda pas à s'en apercevoir. La fortune commerciale, pour être solide, doit se baser sur la loyauté. Les roueries de toutes natures, tant dans la vie privée que dans la vie publique, finissent toujours par peser sur ceux qui en font usage. Si les négociants

anglais ont obtenu des succès au dehors, c'est parce qu'ils ont généralement tenu parole à leurs clients, et qu'ils ont compris qu'il valait mieux « faire beaucoup d'affaires » et se contenter d'un intérêt modéré, que de n'en faire que quelques-unes, avec des bénéfices assez usuraires pour ne les réaliser qu'une fois. Il serait préférable que le nom belge ne fût jamais prononcé dans les colonies, que de l'y entendre répéter avec des expressions de blâme, auquel il ne doit jamais être associé.

Nous faudra-t-il donc, ainsi que l'affirment les partisans de la routine, renoncer aux expéditions lointaines?

Non, sans doute, car nous ne pouvons suivre cette voie qu'en consentant à notre propre déchéance, sinon présente, au moins future. Nous devons secouer la fatale indifférence avec laquelle nous avons envisagé, jusqu'ici, ces questions importantes; travailler en commun à réorganiser le commerce d'exportation, sur des bases réellement rationnelles; suivre la trace de nos voisins, lutter avec eux, et déployer le drapeau belge, à côté de leurs bannières, à l'avant-garde de la civilisation. Nous resterons au moins, en agissant ainsi, dans les glorieuses traditions de notre passé.

Le mal est patent et réclame de prompts remèdes. Pour peu qu'on l'abandonne encore quelque temps à lui-même, le pays le plus heureusement doté sous le rapport des richesses du sol et du travail, le mieux situé au point de vue géographique, sera complétement évincé du rang auquel il a droit, et qu'il est de notre devoir de lui assurer.

En veut-on de nouvelles preuves? Suivons nos consuls à l'étranger, et puisons dans leurs annales ; il ne faut pas craindre d'enfoncer la sonde dans la plaie qu'on veut guérir : l'excès du mal ramène au bien.

§ 2. — *Nos relations commerciales avec la France. — Rareté du pavillon belge dans les ports français. — Nos rapports avec l'Espagne. — Mouvement maritime entre la Belgique et cette contrée. — Importations et exportations. — Transactions mercantiles avec le Portugal. — Navigations entre Anvers, Lisbonne et Sétuval. — Expéditions belges à Gibraltar, au Maroc et en Algérie. — Trieste et Venise. — Notre commerce avec l'île de Malte, la Grèce, l'Égypte. — Importance commerciale du marché turc. — Avantages d'une navigation directe entre la Belgique et le Levant. — Importations et exportations belges en Russie. — Les caravanes asiatiques. — La foire de Nijni-Novogorod.*

Nos relations commerciales avec la France sont des plus actives. Elles se traduisent, de 1856 à 1860, par une moyenne de 95,059,000 francs à l'importation, et de 99,243,000 francs à l'exportation. Nos voisins contribuèrent au mouvement du transit, durant la même période, pour 610,319,000 francs.

Ce commerce prend en général la voie de terre. Pour s'en convaincre, il suffit d'étudier le mouvement des ports français. A Dunkerque, il est rare de voir un navire belge. Nous y envoyons cependant des charbons et du coke, mais ces produits y viennent par la Scarpe et le canal de Béthune. Nos expéditeurs évitent, en général, de se servir du canal de Furnes, à cause des frais d'alléges et de l'élévation des droits. Les Anglais font une rude concurrence à nos charbonnages, dans cet arrondissement, ainsi que sur tout le littoral.

Une ligne directe de bateaux à vapeur a été inau-

gurée, en mars 1864, entre Anvers et le Havre. Un steamer français part des rives de l'Escaut, le samedi de chaque semaine, et y prend des marchandises, non-seulement pour le Havre, mais aussi pour Rouen. Trente-cinq voyages ont été effectués entre les deux ports, en 1865, et nous ont valu 4,634,269 kilog. de marchandises à l'importation, représentés par des cuirs secs et salés, des sucres bruts, du nitrate de soude, du café, des cacaos, de la laine, du bois des Antilles, du riz et des vins. Nous avons exporté vers le Havre 2,778,148 kilogrammes de verres à vitres, de tissus, d'armes, de fers et de tôles. En dehors de cette ligne, celle de Rotterdam transporte encore beaucoup de fabricats belges vers la même destination. Au Havre, comme à Dunkerque, notre pavillon fait défaut. Rouen reçut un seul navire belge en 1864; il était de 165 tonneaux, et quitta ce port, sur lest.

On connaît l'importance commerciale de Bordeaux, si avantageusement placé à l'embouchure de la Gironde. En 1855, sur 54 bâtiments ayant fait la traversée de Bordeaux à Anvers, et vice versâ, la marine nationale n'en peut réclamer qu'un seul, de médiocre tonnage. Sur 69 navires, employés au mouvement mercantile entre les deux villes, dans le courant de l'année 1860, il n'en est pas un qui appartienne à nos armateurs. Nous tirons de Bordeaux des vins, des prunes, des amandes, des eaux-de-vie, du sucre en caisse ou en sac, et de la térébenthine. Il est assez difficile, en ce moment, de trouver du fret pour importations de Belgique dans cette partie de la France.

En 1864, deux steamers belges, le *Comte de Hainaut* et le *Mohammed Saïd*, furent affectés à un service régulier entre Anvers et Bordeaux. A peine en activité, ils eurent à lutter contre les vapeurs espagnols, qui vinrent leur faire concurrence. Il s'ensuivit, en peu de temps, une baisse de 50 p. c. dans les prix du fret. Aujourd'hui nous ne possédons plus, sur cette ligne, qu'un steamer, qui quitte le port d'Anvers le premier de chaque mois. Nos exportations consistent en riz, charbons, cornues à gaz, noir animal, papier, zinc, bougies, verres à vitres, tôles, fer ouvré pour machines, rails et tissus de coton.

Marseille n'a jamais été, pour la Belgique, un débouché bien important. Nous y envoyons cependant du plomb, des caisses de fusils, des barils de clous, du marbre, du sulfate de baryte, du papier, de l'acier, des cristaux, du zinc en lingots et en plaques, de la crème de tartre. Les navires belges n'y paraissent qu'à de longs intervalles, et viennent rarement s'y noliser, à l'exemple de ceux des autres nations.

L'Espagne, dont la population continentale est de 15,151,677 habitants, est riche en matières premières de tous genres, possède de nombreuses et florissantes colonies, et offre d'immenses ressources à l'industrie. Le commerce de ce royaume avec l'Europe était évalué, en 1861, à 2,417,939,000 réaux [1], dans lesquels la part de la France était de 1 milliard 41,227,000 réaux; celle de l'Angleterre, de

[1] Le réal vaut 27 centimes.

938,688,000 réaux; celle de la Belgique, de 77 millions 637,000 réaux.

Ces chiffres, toutefois, ne sont pas d'une rigoureuse exactitude. La contrebande, encouragée par l'élévation des tarifs, s'exerce en effet sur une grande échelle en Espagne, et y crée même pour certaines nations une position privilégiée. De plus, beaucoup de marchandises belges, en destination de la Péninsule, entrent en France, sont embarquées à Nantes ou à Bayonne, et dirigées de là vers Irun, après avoir été enregistrées comme produits français.

La navigation directe entre la Belgique et la Péninsule, d'ailleurs assez restreinte, se fait en grande partie sous pavillon étranger. En 1859, notre marine y contribua pour 44 navires, d'un tonnage de 9,003 tonnes; en 1860, son contingent n'est plus que de 29 navires, portant 7,696 tonnes, et il se réduit en 1862 à 22 navires, de 6,272 tonnes; il y a diminution, par conséquent, tant sur le nombre des bâtiments belges que sur leur tonnage. Actuellement, nos principaux rapports avec Vigo, la Corogne, Santander et Bilbao, ont lieu par l'intermédiaire d'un steamer espagnol, qui part d'Anvers deux fois par mois.

Nos importations en Espagne ne sont proportionnées ni aux besoins de la consommation locale, ni aux forces productives et à la puissance d'expansion de notre industrie. Elles consistent principalement en matériel de chemins de fer, waggons, machines, tubes à eau, fer forgé en barres, étiré et battu, clouterie et objets de serrurerie, instruments d'agriculture, outils, coutellerie, quincaillerie, capsules pour

armes, fils tors et tissus de chanvre et de lin, marbres, glaces étamées et bois de mâture.

Les exportations d'Espagne en Belgique comprennent des minerais de manganèse, de l'huile d'olive, de la calamine, du zinc, des fruits, des vins et du sel. Elles sont à peu près stationnaires.

Les négociants belges n'augmenteront pas leur clientèle en ce pays tant qu'ils se borneront à livrer la marchandise au port d'embarquement, c'est-à-dire à Anvers. Ils devraient pouvoir vendre en douane, soit à Santander, soit à Bilbao.

Nos transactions mercantiles avec le Portugal sont peu considérables, et se soldent, en moyenne, par 741,000 francs à l'importation et par 232,000 francs à l'exportation. Nous y achetons de l'huile d'olive, des céréales, de la crème de tartre et des vins. Le petit nombre de navires belges qui fréquentent les ports de Lisbonne et de Sétuval y chargeaient naguère du sel marin, mais, depuis la conclusion de notre dernier traité avec la France, nos fabriques de cristaux — pour compte desquelles se faisaient ses expéditions — préfèrent s'approvisionner sur les marchés français. On a cherché à remplacer, depuis, l'exportation du sel par celle du manganèse, provenant des mines de Mertola. Le mouvement maritime direct, entre les deux pays, tend à décroître depuis 1863.

Nous avons peu de rapports avec Gibraltar, où nous pourrions, néanmoins, nous ouvrir un débouché sérieux. Cet état de choses résulte de l'irrégularité de l'entre-cours avec Anvers, irrégularité qui occasionne une perte de temps considérable, et qui

donne lieu à un surcroît de frais, par suite du transbordement à Londres des articles venant d'Anvers, en destination de Gibraltar.

Au Maroc, nous n'entretenons des relations qu'avec le port de Mogador. Tous les ans, un ou deux navires y relâchent, avec cargaison belge. Il est cependant un autre point de la côte marocaine, peu fréquenté jusqu'ici, où nos armateurs trouveraient plus de ressources qu'à Mogador ou à Tanger : c'est le havre de Rabat, auquel sa proximité de Fez et de Mesquinez donne une grande importance. On pourrait en exporter des quantités considérables de laines, d'excellente qualité, et valant presque celles de Dar-el-Brida.

Dans les circonstances actuelles, nos échanges avec le Maroc se font par l'intermédiaire des maisons de Gibraltar. Tant que nous suivrons cette voie, nous lutterons difficilement contre les expéditeurs anglais, avec lesquels il s'agit de partager ce marché.

Nous faisons peu d'affaires en Algérie, où il n'existe pas de maisons belges. La régence de Tunis nous offrirait de grandes ressources, mais le commerce y est paralysé par le manque de routes praticables, et l'absence de voies ferrées reliant Tunis aux principales villes de l'intérieur, Bedgia et Mâatar.

Dans l'Adriatique se présentent deux ports d'une grande célébrité commerciale, Trieste et Venise. Trieste, comme on le sait, est le centre de relâche de la flotte mercantile du Lloyd autrichien. Tandis que l'Angleterre et la Hollande y multiplient chaque année leurs envois, nos armateurs la délaissent de plus

en plus. Un seul navire belge y parut en 1863, contre 16 en 1862, et 18 en 1861. Les marchandises belges y arrivent de l'étranger, viâ Londres et Rotterdam.

Nos importations et nos exportations figurent en chiffres très modestes dans le mouvement général du négoce à Venise. En 1865, le pavillon belge n'y fut point signalé une seule fois. Ce n'est pas cependant qu'il n'aurait rien à y faire, car deux lignes de bateaux à vapeur relient Venise à la Hollande, et trois services réguliers la mettent en communication avec l'Angleterre. Les steamers du Lloyd autrichien y touchent également et l'unissent à Trieste. Dans l'état présent, il serait difficile que nous y fassions de nombreux envois, car le prix du fret y est plus élevé sur Anvers que sur Liverpool.

Malte, à la fois place de guerre et ville marchande, exporte une quantité de produits d'Europe vers les escales de Bengasi, de Tripoli, de Susa, de Monastier, de Tunis et quelques autres villes barbaresques. Elle y débite des clous et du fil de fer, du sucre, des toiles cirées, des objets de gobeleterie, des vitres et beaucoup d'autres articles. Elle en retire des vinaigres, des anchois, de la résine jaune, de la fleur d'oranger, de la garance, de la morue, des cendres de soude, de la cire, des cordages, des rubans de fil, des dattes, des dents d'éléphant, des fèves, des fromages, de la gomme arabique, de la laine brute et lavée, du bois de charpente, des sangsues, du musc, des noyaux d'olive, de l'huile, des olives, des os, des raisins, des peaux de bœuf et des cuirs tannés.

Malte constituerait un excellent entrepôt de nos

fabricats, d'autant plus que c'est un port franc, et que peu de frais y pèsent sur le transit. Cette station n'est explorée qu'à de rares intervalles par nos nationaux.

Quelques maisons belges sont en rapports directs avec des commerçants grecs, à Athènes, au Pirée, à Syra et à Patras, mais elles forment exception. Les articles belges ne sont pas inconnus, néanmoins, aux Hellènes, mais ils leur arrivent par Marseille, Trieste, les ports anglais et Hambourg. Pendant la dernière période décennale, la moyenne de nos importations, en Grèce et dans son archipel, a été de 219,000 francs, et celle de nos exportations de 343,000 francs. Une société grecque, qui s'était formée pour l'exploitation des scories plombifères du Laurion, près du cap Sunium, a fait construire des machines et des chaudières à l'établissement de Seraing. Quelques expéditions de toiles, de gants, de dentelles, de tissus de coton se sont faites par l'intermédiaire des Messageries impériales françaises. Si nos acheteurs, en employant cette voie coûteuse, trouvent encore à réaliser quelque gain, combien ne seraient-ils pas disposés à augmenter leurs commandes s'ils pouvaient les recevoir directement, et en quantités?

Notre commerce avec l'Égypte a pris quelque développement, mais les communications entre Anvers et Alexandrie sont encore peu fréquentes. Les envois de marchandises entre les deux places éprouvent des délais extrêmement préjudiciables. En effet, la concurrence que s'y font les diverses nations européennes y a réduit les bénéfices à des proportions

si modestes, que les opérations commerciales n'y sont lucratives qu'à condition de se renouveler fréquemment. Les nolis, d'Anvers à Alexandrie, sont assez élevés.

Dans de meilleures conditions, nos industriels placeraient en Égypte une très grande quantité de fer de forge et plusieurs produits de l'industrie sidérurgique, entre autres de la clouterie. Le gouvernement local a mis quelques restrictions à la vente des armes à feu, mais elles ne s'en importent pas moins sur une grande échelle, grâce à la tolérance des autorités. On y écoulerait également des draps, mélangés de coton, des toiles, de bonnes qualités ordinaires; des tapis en rouleaux, pure laine, de bon teint. Nos négociants se procureraient en Égypte, avec avantage, des céréales, des cotons, des laines et des peaux.

La ville du Caire est le centre des transactions opérées sur les marchandises d'Europe, et destinées, soit à la moyenne et à la haute Égypte, soit à l'exportation dans les provinces situées au delà du tropique. On y trouve également les produits provenant des régions intertropicales, telles que l'Arabie, l'Inde, la Chine, la Nubie, l'Abyssinie, le Sennaar, le Kordofan, le Soudan, le Darfour, ainsi que les denrées et les articles d'origine égyptienne, dont l'excédant est exporté, presque en totalité, en Europe. Les marchandises européennes consistent en bonnets, couteries (espèces de verreries vénitiennes), cristaux, draps, drogueries, manufactures, meubles, quincailleries, soieries et tapis en laine; celles des régions intertropicales se composent de cire, cornes de rhi-

nocéros, dents d'éléphant, écailles de tortue, encens, gommes, produits manufacturés de l'Inde et de la Chine, musc, nacre, plumes d'autruche; les produits égyptiens sont des blés, des cotons, des dattes, des fèves, des laines, du lin, de la graine de lin, du maïs, de l'orge, des pois, des lentilles, du safran, etc.

Ce marché, comme on le voit, est fort riche, et il importe que nous ne restions pas étrangers à son exploitation.

Quelque important qu'il soit, il n'approche point cependant de celui que nous offre la Turquie d'Europe, placée aux confins de l'Occident et de l'Orient, et baignée par trois mers, la Méditerranée, la mer de Marmara et la mer Noire. Rien n'empêche la Belgique d'y prendre une position considérable, et d'en partager les avantages avec l'Angleterre, l'Allemagne, la Suisse et la France.

Une navigation à vapeur directe d'Anvers à Constantinople, maintenue pendant quelques années, bien administrée, marchant avec régularité et économie, monopoliserait peu à peu le transport de tous les articles de grande consommation, arrivant exclusivement jusqu'à ce jour par voie détournée, tels que les armes et les draps ; de tous ceux venant, tantôt par voiliers, tantôt par navires à vapeur, tels que les bougies et les sucres; de quelques-uns introduits actuellement par voiliers, comme le fer, le zinc, l'huile, les clous.

Elle exercerait une heureuse influence sur notre commerce d'exportation. Une foule d'articles divers, peu transportables en ce moment, trouveraient un débouché en Turquie, s'ils pouvaient y

être envoyés rapidement et sans trop de frais. Nous pourrions en outre, grâce à l'établissement de cette ligne, nous charger de l'expédition dans le Levant d'une foule de marchandises d'entrepôt, de provenance étrangère, telles que les denrées coloniales, les cafés, les cuirs de Buenos-Ayres pour les tanneries de Syra. Les industriels allemands renonceraient sans doute à prendre la voie de Liverpool, s'ils obtenaient à Anvers des conditions aussi avantageuses qu'en Angleterre.

Nous n'en sommes pas encore là, malheureusement, et la moyenne de nos transactions mercantiles avec la Turquie d'Europe, de 1856 à 1860, à l'exportation, n'atteignit que 6,879,000 francs. La France y expédie pour 83,900,000 francs de marchandises, et ses exportations y sont évaluées à 118,000,000 de francs.

De Russie, nous exportons des graines oléagineuses, des céréales, des produits chimiques et des matières résineuses ou bitumineuses. Pour tous ces articles, nous avons à constater une augmentation dans le trafic international, en comparant le mouvement des dix premiers mois de l'année 1867 à la période correspondante de l'année 1866. Nos exportations de Russie ont diminué, au contraire, en ce qui concerne les bois et les graisses.

Nous importons dans l'empire russe des fers de tous les genres, battus, étirés, laminés, en tôles, en clous. Nos ventes, pour ces articles, y prennent du développement, ainsi que le négoce des graisses, des verreries, des voitures, du zinc non ouvré, des machines et mécaniques. Nous avons perdu du terrain,

depuis 1866, quant au débit de nos huiles, de nos plombs non ouvrés, de nos sucres, bruts et raffinés.

Les principaux ports commerciaux, en Russie, sont Odessa, Taganrog et Berdiansk dans le Sud, Saint-Pétersbourg et Riga au Nord.

Odessa, vaste entrepôt de céréales, reçut huit navires belges en 1863, dont 2 sur lest. Nos rapports maritimes avec Taganrog et Berdiansk sont presque nuls. En 1861, un navire belge, le vapeur *Mohammed-Saïd*, visita cette dernière place, et y prit une partie de sa cargaison. La presque totalité des graines de lin exportées de Berdiansk est dirigée cependant sur Anvers, mais au bénéfice d'expéditeurs étrangers.

Nos communications avec Saint-Pétersbourg sont plus régulières. Le piroscaphe *Seraing*, employé à ce service en 1863, y apporta une assez grande quantité de produits nationaux. Nous restons étrangers au mouvement du port de Riga. Sur 1,771 bâtiments de mer qu'on y signala en 1862, la Belgique n'en peut revendiquer que deux.

Nos consuls ont, à diverses reprises, appelé l'attention des négociants belges sur la foire aux laines de Varsovie, où l'on vendit plus de 16,534 quintaux de laine (le quintal à 100 livres de Pologne) en 1862. D'importantes livraisons de matériel de chemin de fer ont été faites en Pologne, par nos compatriotes. MM. Riche frères, de Bruxelles, ont été chargés de la construction de l'importante ligne de Varsovie à Bromberg, qui a été ouverte à la circulation publique en 1863.

Le commerce de la Russie avec l'Asie prend chaque jour plus de développement. Les villes d'Orenbourg

et de Troïtsk, d'une part, et celles de Pétropavlovsk et de Sémipalatinsk servent de points d'arrivée et de départ à de grandes caravanes, par l'intermédiaire desquelles s'opèrent les échanges. La voie d'Orenbourg est suivie par les marchands venant de la Boukharie, et celle de Pétropavlovsk sert à ceux de Taschkent. Sémipalatinsk est le grand entrepôt des thés, envoyés en Russie des provinces occidentales de la Chine. A la foire de Nijgni-Novogorod, il n'y a rien à faire pour les Belges; on n'y traite qu'entre Russes et à un an de crédit.

§ 3. — *Nos rapports commerciaux avec les États scandinaves. — Les ports de la Baltique. — Transactions commerciales avec l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suisse et les Iles-Britanniques. — Notre négoce sur la côte occidentale d'Afrique. — Trafic avec le cap de Bonne-Espérance, les îles Maurice et Bourbon. — Nos relations avec l'Asie.*

Notre commerce avec la Suède et la Norvége fait peu de progrès. Ces États, auxquels un sol aride et un climat rigoureux refusent un grand nombre de denrées de consommation, offrent cependant des débouchés qu'il ne faudrait pas négliger. Ils sont exploités aujourd'hui par Hambourg, Amsterdam et Londres, qui en accaparent tous les bénéfices. Nous exportons de Suède et de Norvége des bois, des fers, des graines oléagineuses, des céréales, des graisses, des huiles, du poisson, des matières résineuses, et nous y envoyons des bougies, quelques produits métallurgiques, des peaux brutes, de l'huile de pétrole raffinée, du riz, des sucres raffinés et des verreries.

L'exploitation des mines est fort importante en Suède. La société belge de la Vieille-Montagne en possède quelques-unes, et y a élevé des usines à zinc qui sont en pleine prospérité, et dont la production est évaluée à 300,000 quintaux.

Presque toutes les marchandises de Belgique, allant dans le Nord, passent par Hambourg et Lubeck. C'est à peine si l'on connaît notre pavillon

dans les ports de Stockholm, de Bergen et de Christiansand. Le traité du 26 juin 1863 accorde cependant à nos armateurs tous les priviléges de la marine suédoise, même pour le cabotage.

Si du royaume-uni scandinave nous passons en Danemark, le même fait se présente. Nos rapports maritimes avec Copenhague et Rendsbourg sont presque nuls. Nos produits y arrivent par Hambourg et figurent aux importations de cette ville. Ce fait est d'autant plus regrettable que toutes les nations industrielles ont, avec le Danemark, des services réguliers de steamers, la Belgique seule exceptée. Pour la Suède, c'est la ligne de Copenhague à Gottembourg et Christiania; pour la Prusse, celle de Copenhague à Stettin; pour l'Allemagne, celle de Copenhague à Lubeck. Quant à l'Angleterre, on sait qu'elle étend sur le monde entier l'immense réseau de ses relations navales.

La Prusse possède actuellement, sur les côtes de la Baltique, plusieurs ports d'une grande importance commerciale. Nous citerons d'abord Kœnigsberg et Pilau, situés près de l'embouchure du Prégel, dans le Frische-Haff. Nous y envoyons du coton, des cuirs, du tabac, du thé, du poisson, du sel, des huiles, des fruits, des machines, des pierres à bâtir, des ardoises, et nous en recevons des céréales et des tourteaux de lin. C'est à peine si deux ou trois navires belges y relâchent chaque année : le transport de toutes ces marchandises est abandonné aux intermédiaires étrangers.

Même observation en ce qui concerne Dantzig, autre ville de négoce, reliée au centre de l'Alle-

magne par chemin de fer. Sur plus de 3,000 vaisseaux de tous tonnages qui s'y arrêtèrent en 1863, on n'en compte que 2 appartenant à des armateurs belges. Nous y faisons cependant des achats assez considérables en grains, bois, bières, pipes et ambre brut.

Stettin présente un mouvement maritime qui s'élève à 5,000 navires, jaugeant près d'un million de tonnes. La valeur de ses négociations annuelles est estimée à 40 millions de thalers, ou à 150,000,000 de francs. Ses bassins ne sont néanmoins accessibles qu'aux embarcations d'un médiocre tirant d'eau ; les autres jetent l'ancre à Swinemunde, sur la Swine, branche de l'Oder qui sépare l'île d'Usedom de celle de Wollin. En 1863, on n'y constate la présence que de quinze navires venant de Belgique, chargés de tuiles, de briques, de graisse à wagons et de rails en fer. Stettin nous en expédiait, à la même époque, 28. Inutile d'ajouter que le pavillon national ne participa presque point à ces voyages, assez peu fréquents déjà, en proportion de l'étendue des affaires qui se font dans cette partie de la Poméranie.

De Stettin, une voie ferrée conduit à Stralsund, cité assez active, placée vers les frontières du Mecklembourg. Les transactions directes, par mer, avec notre pays, y sont languissantes. Nous y débitons des tuiles et de la graisse pour voitures, et nous nous y approvisionnons de grains. Les marins étrangers, là comme ailleurs, profitent des bénéfices qui se rattachent à ces échanges.

La splendeur commerciale de Lubeck, l'ancienne ville hanséatique, date du moyen âge, et présente

encore un tableau fort remarquable. On y importa, en 1863, pour 61,967,421 marcs de banque de marchandises, sans compter le numéraire, tant par la Baltique que par chemin de fer, par postes et roulages, et par bateaux venus de l'intérieur. La Suède intervient dans ce négoce pour 3,848,469 marcs; la Grande-Bretagne, pour 1,960,451 marcs; le Schleswig-Holstein, pour 1,295,819 marcs; la Russie, pour 8,527,660 marcs; la France, pour 1,573,108 marcs; le Danemark, pour 345,154 marcs; et la Prusse, pour 355,134 marcs. Quant à la Belgique, elle n'y est représentée que par quelques produits, envoyés en transit, et n'en reçoit que des chargements de denrées alimentaires.

Nous passerons rapidement devant le port de Stade, à l'embouchure de l'Elbe, assez connu autrefois à cause des droits de navigation qu'on y percevait, et qui ont été rachetés en 1861, pour la somme de 2,857,333 thalers. Cette localité a perdu de son importance depuis la suppression de cette taxe, et se voit dépassée par Harburg, fondé sur la rive gauche de l'Elbe, en face de Hambourg, à la tête du chemin de fer qui unit cette ville à Hanovre et aux villes de Westphalie. Depuis 1850, l'activité mercantile de Harburg a pris une certaine extension, grâce d'abord à la situation favorable de la place, et ensuite aux moyens de chargement et de déchargement rapides dont on y dispose. Elle ne pourra jamais néanmoins égaler celle de Hambourg, à cause du mauvais état dans lequel se trouve la partie de l'Elbe qui relie le port harburgeois à la mer. La Belgique ne figure dans les tableaux de

commerce de Harburg que depuis 1859. Avant cette époque, l'entre-cours s'opérait, en général, par voie de terre. Nous y vendons de l'huile de pétrole, des verreries, du soufre, des poteries, et nous y achetons des tourteaux et du fromage. En 1860, ce port a été visité par deux navires belges, et par plus de mille bâtiments étrangers.

S'il nous fallait un exemple pour démontrer la valeur du commerce d'exportation, et les avantages qu'il procure à ceux qui l'exploitent avec intelligence, nous ne pourrions en trouver de meilleur que celui qui nous est offert par Hambourg. Cette ville qui, récemment encore, était constituée en république, et n'avait ni territoire à mettre en culture, ni produits de son sol à céder aux étrangers, en est arrivée, en ne s'occupant que de ses armements maritimes, à se faire connaître dans le monde entier, et à prélever, de l'Orient à l'Occident, ses droits sur l'industrie. Elle possédait, en 1852, une flottille commerciale de 369 navires : elle en a aujourd'hui plus de 600, parmi lesquels de magnifiques steamers, admirablement construits, et d'un tonnage considérable. Elle reçoit pour 398,238,370 marcs de banque de produits de tous genres, par mer, abstraction faite de ceux qui lui arrivent par l'Elbe ou par chemin de fer, évalués à 340,427,140 marcs. Plus de six mille vaisseaux, de toutes grandeurs, jetent l'ancre annuellement devant ses quais.

Rappellerons-nous, à ce propos, que parmi ces six mille navires, on distingua cinq ou six fois le drapeau belge?

Nos importations à Hambourg sont cependant

considérables, et comprennent une foule d'articles, destinés aux marchés transatlantiques, surtout des tissus, des armes et des verres à vitres.

Après Hambourg, en longeant les côtes, nous découvrons deux autres villes marchandes, Leer et Brême.

Leer est situé à 25 kilomètres d'Aurich, à l'intérieur des terres, près du confluent de la Leda et de l'Ems. C'est le point central de la navigation du fleuve, navigation toujours croissante, mais qui nous est restée étrangère.

La valeur des importations générales, à Brême, monte à plus de 67,145,146 thalers or, contre 60,406,656 thalers or à l'exportation. Cette ville, qui doit toute sa prospérité à son activité commerciale, possédait, à la fin de 1863, 302 bâtiments jaugeant ensemble 103,162 lasts de 4,000 livres, dont 10 vapeurs à hélice et 70 frégates. Indépendamment de ses relations maritimes, elle voit affluer dans ses entrepôts une quantité de marchandises, venues par terre ou par le Wezer. Les opérations qu'elle fait avec la Belgique, à l'entrée et à la sortie, sont estimées à 400,000 thalers environ. Nous ne prenons aucune part au mouvement maritime dont son port est le théâtre, et nos bateaux n'ont plus paru sur le Wezer depuis 1860. Nous recevons souvent, par l'intermédiaire des Brémois, de la quincaillerie et des appareils d'origine américaine, que l'état actuel de nos communications avec le nouveau continent n'a pas permis d'envoyer en ligne directe.

Nous sommes déjà entrés dans quelques détails

sur notre commerce général avec la Prusse, particulièrement en ce qui concerne les charbonnages et l'industrie sidérurgique. Il existe, entre les productions des deux contrées, une similitude qui nuit à leurs rapports, et développe entre elles une vive concurrence. Nos importations d'Allemagne augmentent en ce qui concerne les armes, les bestiaux, les houilles, le coton, les écorces à tan, les fers; les fils de coton, de lin, de chanvre et de jute; les graines oléagineuses, les céréales, les habillements, les houblons, les huiles, les légumes, les machines et mécaniques, les papiers; les peaux brutes, tannées, préparées et apprêtées; les pierres brutes, taillées ou sciées, le sel brut, les sirops et mélasses pour la distillation, les sucres bruts de betteraves, les tabacs fabriqués et les tissus de coton.

Elles diminuent pour l'acier fondu, brut, en barres ou en feuilles; pour le beurre, les bois de construction, les bières, les vinaigres, les bougies et chandelles, les instruments de musique, la mercerie et la quincaillerie, les œufs, le plomb non ouvré, les poteries, les faïences, les sels de soude, l'huile de pétrole, les résines et bitumes, les tabacs non fabriqués; les tissus de lin, de chanvre et de jute; les verreries communes, ordinaires et fines; les viandes, les voitures et le zinc.

Quant à nos exportations vers le Zollverein, nous ne remarquons un certain accroissement, en 1867, que dans les expéditions d'armes, de bestiaux, de cuivre et de nickel bruts, de coke, d'étoupes, de fils de coton et de laine, de graines oléagineuses, de graisses, d'ardoises, de porcelaines, d'huile de pé-

trole raffinée, de résines et bitumes, de tissus de coton et de lin, de glaces et de draps.

La plupart de ces expéditions se font par le chemin de fer rhénan.

L'industrie saxonne s'est créé de nombreux débouchés en Prusse, surtout depuis quelques années. La vente des produits similaires belges s'en est ressentie, et baisse de manière à faire prévoir, si l'on n'y prend garde, une élimination presque complète pour certains articles.

Beaucoup de marchandises allemandes nous parviennent en passant par le territoire néerlandais. Nos rapports avec les Pays-Bas sont excellents, et n'ont fait que s'accroître depuis la conclusion du traité du 12 mai 1863, qui a étendu la liberté des échanges entre les deux contrées. Ces échanges se font en grande partie par voie ferrée, ou par navigation intérieure. Les ports de Groningue, de Harlingen, de Dordrecht et d'Amsterdam reçoivent tout au plus six navires belges par an. Il y a des communications régulières entre Anvers, Rotterdam et Amsterdam, par steamers, chaque semaine, maiscette ligne est desservie par des bâtiments hollandais.

Un mouvement assez suivi existe entre nos provinces et Maestricht, et s'opère par le canal latéral à la Meuse, le chemin de fer et le Zuid-Willems-Vaart. Ce dernier cours d'eau, comme on le sait, fait sa jonction avec le canal de la Campine à Bocholt.

Nous importons en Hollande des armes de toutes espèces, des machines à vapeur pour fabriques, des appareils agricoles, des fers forgés, laminés et étirés; des ouvrages en cuivre, du papier, des manufactures,

des cuirs tannés, des meubles, des huiles de graines et des huiles minérales ; des habillements confectionnés, de la chaux, des pierres de taille ouvrées, et une foule d'autres produits, dont un grand nombre en transit.

Nous achetons à nos voisins du Nord du beurre, de la chicorée, des denrées alimentaires, des céréales et des faïences fines.

Il a été déclaré, en 1864, sur le canal latéral de Liége à Maestricht, à l'écluse n° 5, 1,864 bateaux chargés et 3,265 bateaux à vide à la remonte, contre 3,437 bateaux avec cargaison et 114 bateaux sur lest à la descente.

Le Zuid-Willems-Vaart nous présente une activité égale.

Quant au chemin de fer, il avait transporté pour les deux pays, en 1863, 74,706,321 kilogrammes de marchandises et 422,561 voyageurs.

Notre trafic avec la Suisse se trouve plus ou moins confondu avec celui de la France et du Zollverein. Nos sucres, qui s'y plaçaient jadis avantageusement, n'y obtiennent plus le même succès, sans doute à cause de l'établissement de nombreuses sucreries dans les pays limitrophes. L'industrie manufacturière belge y débite encore des tissus de coton et des tissus de drap. On devrait y envoyer de préférence, en ce qui concerne ce dernier article, des pièces de qualité moyenne, la France ayant le monopole des draps fins, et les fabricants indigènes produisant suffisamment, et à des prix relativement bas, les étoffes d'un usage vulgaire.

La valeur totale des marchandises belges importées en Suisse, en 1863, a été de 13,725,000 francs.

Nous livrons dans ce pays, indépendamment des produits déjà cités, des fers, des fils de laine, de lin et de chanvre; des graisses, des huiles de graines, des munitions de guerre et des armes; des peaux brutes, des résines et bitumes, du riz et des tabacs.

Les Suisses nous expédient des cotons en laine, des laines en masse, des montres d'or et d'argent, des soies, des tissus de coton et de soie.

Il y a lieu d'espérer que les charbons belges trouveront prochainement un débit dans les cantons helvétiques. Il avait été impossible de les y vendre, jusqu'à présent, à cause du prix des transports. Aujourd'hui, la compagnie de l'Est français entreprend le voiturage de nos houilles, par Vireux, à un prix extrêmement minime. Le transit suisse à travers la Belgique n'est pas fort considérable; on préfère, en général, se servir des voies françaises. Il est à remarquer néanmoins que les expéditions de Bâle à Anvers sont moins coûteuses que celles de Bâle à Dunkerque, à Boulogne ou au Havre. Notre insuccès, sous ce rapport, n'a d'autre cause que l'irrégularité du service des marchandises à petite vitesse sur le chemin de fer du Grand Luxembourg.

La Belgique est en rapports journaliers avec les Iles Britanniques. Indépendamment des vapeurs qui naviguent entre Ostende, Douvres et Londres, dont quelques-uns portent le pavillon belge et appartiennent au gouvernement, Anvers est en correspondance, grâce à l'initiative de quelques compagnies anglaises, avec Londres, Harwich, Hull, Grimsby, Goole, Newcastle, Leith, Middlesbro-on-Tees, Liverpool, Grangemouth et Glascow.

La valeur des marchandises importées dans le Royaume-Uni, par les Belges, s'élève à sept millions de livres sterling environ. Elles consistent principalement en bougies, beurre, écorces à tan, minerais et limaille, clous, étoupes, habillements, houblon, machines et mécaniques, résines et bitumes, sucres bruts de betterave, sucres raffinés, cigares, tissus de coton, viandes, zinc non ouvré. Ce dernier article, utilisé pour le doublage des navires, pourrait y trouver un placement beaucoup plus considérable.

Les exportations anglaises comprennent de l'acier, des houilles, du coton, du cuivre et du nickel, des drilles et chiffons, de la fonte brute et des vieux fers, des fers battus, des étoupes, du lin, des fils de laine, des fils de lin, de chanvre et de jute, des grains, des vêtements, des huiles, des poteries, du sel brut, des tabacs non fabriqués, des tissus de coton, et des tissus de laine, autres que draps et casimirs.

Sur 5,358 navires sortis en 1860 du port de Liverpool, on en comptait 95 appartenant à notre pavillon. Il en vint onze à Cardiff en 1866 ; 2 à Leith, 12 à Newcastle, 1 à Shields et à Hartlepool ; 2 à Hull et à Sunderland ; 10 à Falmouth. Quand on songe que la Grande-Bretagne entière n'est qu'un vaste entrepôt de fabricats de tous genres, un immense marché de matières premières, on ne peut s'empêcher de s'étonner de l'état d'abaissement de la marine nationale qui nous est révélé par ces chiffres.

Jusqu'ici, néanmoins, nous n'avons pas quitté l'Europe. Si nous nous transportons sur la côte occi-

dentale d'Afrique, nous verrons passer sous nos yeux des contrées où nos marins n'abordent presque jamais. Des produits belges se placeraient cependant assez avantageusement dans les districts arrosés par le Rio-Pongos, le Rio-Nunez et le Rio-Geba. Dans la Gambie britannique, nous pourrions probablement nous créer un débouché à Bathurst, centre du commerce de ce territoire, bâti à l'entrée et sur la rive d'un fleuve, dans l'île Sainte-Marie, et séparé du continent par un cours d'eau assez étroit. Les faibles envois qui se font de nos provinces vers Sierra-Leone ont lieu par des navires de Rotterdam, en destination des comptoirs de la Côte d'or.

Un État nouveau, fondé sous les auspices des Etats-Unis, existe depuis 1847 sur le rivage occidental d'Afrique, entre le 4e et le 7e degré de latitude. Son littoral est d'environ 350 milles, et il s'étend à une distance de 40 milles à l'intérieur des terres. Sa population est de 360,000 âmes, et comprend 12,000 colons venus d'Amérique, le reste étant formé de naturels qui se sont volontairement rangés sous les lois de Libéria, dont la constitution est républicaine. Son nom n'est pas même cité dans les documents statistiques concernant notre commerce. On en exporte de l'huile de palme, du bois de teinture, de l'ivoire, des écailles de tortue, et on y introduit de la poudre à tirer, en barils de 5, 10, 20 livres, des armes, du fer en barres, des rasoirs, du rhum et du genièvre.

Abandonnons l'océan Atlantique pour passer dans la mer des Indes, dont Vasco de Gama trouva jadis la route, au prix de tant de dangers et de tant de

fatigues. Le redoutable cap des Tempêtes, qu'il eut à doubler à la pointe méridionale de l'Afrique, sert aujourd'hui de sentinelle avancée à une paisible colonie anglaise, et a perdu toutes ses terreurs.

On l'appelle aujourd'hui le cap de Bonne-Espérance.

La colonie est divisée en deux provinces, celle de l'Ouest et celle de l'Est. La première possède encore une nombreuse population d'origine hollandaise; l'autre est plus spécialement habitée par les descendants des émigrants que le gouvernement britannique y a introduits en 1820.

Ce marché important n'est point exploité par les Belges, bien que notre pavillon y soit assimilé au pavillon anglais. Les transactions mercantiles s'y élevaient cependant à 114,780,175 francs, dès 1861, et ce chiffre a considérablement grossi depuis cette époque. Nous nous y fournirions, avec bénéfices, de laines, de vins, de peaux et de cuivre. Des relations directes établies entre la Belgique et le Cap nous permettraient en outre de nous mettre en rapports avec les îles Maurice et Bourbon, où nous pourrions conclure d'excellentes affaires. Ce serait un débouché pour nos étoffes de laine, nos toiles, nos cotons, nos ouvrages en fer, nos clous, nos verreries, nos dentelles, nos vêtements confectionnés et nos étoffes de pantalon.

Quelques Belges, devançant leurs compatriotes, se sont déjà établis dans l'île Maurice. L'un d'entre eux, M. Gheude, de Bruxelles, possède un four à chaux au Grand-Port; un autre, M. Léopold Estourgies, s'est fixé à Saint-Louis.

M. Constant Van Kiersbilck, de Thielt, qui habite l'île Maurice depuis 18 ans, y occupe le premier rang comme horticulteur, et entretient avec l'établissement de M. Van Houtte, de Gand, des rapports d'échange et de négoce, en fleurs, graines potagères, plantes belges et mauriciennes.

Nous avons déjà fait remarquer, à propos du commerce belge en général, l'état peu prospère de nos négociations mercantiles avec l'Asie. La première importation directe, d'Anvers à Bombay, date de 1847. Elle fut suivie d'une seconde en 1850, qui ne donna pas de résultats satisfaisants. La navigation à l'entrée de ce port présente cependant, dans son ensemble, un chiffre de plus de 8,000 navires, jaugeant environ 800,000 tonnes. Le mouvement des affaires y est considérable, et semble ouvrir un vaste champ à notre industrie, particulièrement en ce qui concerne le genièvre, le papier, les bougies, les verres à vitres et les clous, qui y arrivent actuellement, mais en passant par Londres.

Nous ne sommes pas en correspondance plus suivie avec Calcutta, où la valeur des échanges atteint un chiffre annuel de 900,000,000 de francs. Nous n'avons reçu des Indes anglaises, en 1867, que du riz et des sucres. On sait que la production des cotons, dans cette riche contrée, a pris des proportions très importantes, et qu'elle y est évaluée à vingt-cinq millions de kilogrammes, en marchandise peignée, nettoyée, prête à l'embarquement : la Belgique ne prit aucune part directe à l'exportation de cette matière première, en 1867. Il y aurait cependant économie notable, pour nos industriels, à ne pas

devoir subir les exigences des intermédiaires anglais.

Traversons le golfe du Bengale et, complétant nos investigations, arrivons à Akyab, dans l'empire des Birmans. Quelques bâtiments, frétés par des armateurs belges, y paraissent chaque année, en petit nombre, pour y charger du riz. On pourrait y importer des tissus et des filés de coton, fort recherchés pour la consommation locale. Les *twists*, entre autres étoffes, s'y débiteraient facilement.

Nous n'avons rien à dire sur le royaume de Siam, ni sur le port de Bangkok, où notre pavillon ne se présente jamais. Les affaires y sont assez difficiles, d'ailleurs, car elles se traitent à longs termes, et réclament la présence constante d'un agent chargé des recouvrements.

A Java et à Sumatra, nos fabricats ne parviennent que par navires hollandais. Aux îles Philippines, nous ne nous sommes adressés, jusqu'ici, qu'à des maisons anglaises, indifférentes à nos succès, ou qui nous sont même hostiles, par esprit de concurrence.

Elles se préoccupent d'abord de favoriser les intérêts de leurs commettants d'Angleterre, et se contentent de prélever leur commission de 10 p. c. sur nos marchandises. Leur manière d'agir, au surplus, est beaucoup trop expéditive. Habituées à opérer en grand, elles n'accordent que peu ou point d'attention à des objets d'utilité nouvelle, que, fort souvent, elles ne se donnent pas même la peine de faire déballer.

La Chine, il y a quelques années encore, était

peu accessible au commerce européen. Une corporation spéciale, celle des Hanistes, avait seule le privilége d'y traiter avec les étrangers. Aujourd'hui les Anglais, les Français, les Américains ont des établissements dans l'empire chinois, à Hong-Kong, à Shanghaï et à Canton. On y rencontre des négociants de toutes les nationalités, des Prussiens, des Suisses, des Hollandais, des Saxons, des Holsteinois, des Portugais, des Parsis et des juifs de Bombay, mais point de Belges. La contrée mérite cependant d'attirer quelque attention, car elle embrasse une étendue de 1,950 lieues (de 25 au degré) de l'Est à l'Ouest, et de 950 lieues du Midi au Nord.

Il s'agit tout simplement d'un territoire équivalent au cinquième de la circonférence totale du globe, et comprenant une population de 420 millions d'âmes!

Hong-Kong, colonie anglaise, est à la fois un vaste entrepôt mercantile et un puissant arsenal militaire. Bâtie dans une île, cette cité nouvelle, née d'hier, offre toute sécurité à ses habitants. Sa situation lui permet d'étendre ses relations dans tout l'empire, du Nord au Midi, et d'entretenir un commerce interlope des plus lucratifs avec les côtes voisines.

Shanghaï s'élève à l'embouchure du Yang-tsé Kiang, à proximité des riches districts d'où nous viennent les thés et la soie, et à peu de distance du Japon.

Des vapeurs américains et anglais, remontant le fleuve que nous venons de citer, s'en vont jusqu'à Hankow, c'est à dire à une distance de 582 milles, transporter des marchandises européennes. On éva-

luait, dès 1861, la valeur totale des importations faites par Shanghaï à 16,003,062 livres sterling, et celle des exportations à 9,958,956 livres.

Il y a, à Shanghaï, deux quartiers européens, occupant un espace considérable à côté de la ville chinoise, et comprenant ce qu'on appelle les concessions française et anglaise. Ils sont placés sur le Wang-poo ou rivière Wong; le Yang-King-Pang, ou canal Yang-King, les sépare. Les concessions se composent d'un large quai et de plusieurs longues rues, coupées à angles droits, et qui commencent déjà à ne plus suffire à l'active circulation qui y règne. Le quai et les rues sont bordés de belles et spacieuses constructions, riches et confortables demeures des négociants européens.

Ne serait-il pas temps que la Belgique industrielle, à laquelle des débouchés sont si nécessaires, fût représentée dans cette partie de l'Orient? Et à côté de la Chine, si pleine de ressources, n'y a-t-il pas le Japon, ce vaste archipel de 12,569 lieues carrées, où les Portugais, les Hollandais, les Russes, les Anglais, les Américains et les Suisses nous ont déjà précédés? Ce qui paraît désirable à tant de peuples, d'aptitudes diverses, doit avoir cependant quelque valeur? Si le commerce asiatique nous fait défaut, peut-être nous sommes-nous rejetés sur le continent américain? Nous allons bientôt le savoir.

§ 4. *Le marché américain. — Mouvement commercial entre nos provinces et la Confédération canadienne, les États-Unis, le Mexique, l'Amérique centrale, le Pérou et le Chili. — Le Rio de la Plata et son commerce. — Émigrations belges à la Plata. — Nos envois au Paraguay. — Recherches sur nos rapports avec le Brésil. — Venezuela et Haïti. — Nos négociations à Cuba, Porto-Rico, en Australie, dans la Nouvelle-Zélande. — Confirmation de nos premières conclusions : absence de relations directes entre la Belgique et les marchés coloniaux. — Décadence de notre marine marchande. — Que faire?*

L'Amérique, formée de deux grands groupes d'États, séparés entre eux par la mer des Antilles, comprend d'un côté les possessions anglaises fédérées, les États-Unis, le Mexique, la république de Guatemala, et de l'autre le Brésil, la Nouvelle-Grenade, l'Équateur, le Pérou, le Chili, le Rio de la Plata, le Paraguay et l'Uruguay.

Les possessions anglaises du Nord ont été récemment réunies sous un seul gouvernement dont l'autorité s'étend sur les deux Canadas, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Elles constituent un magnifique territoire, qui touche à l'ouest aux grands lacs américains, s'avance à l'est dans la mer par la presqu'île de la Nouvelle-Écosse, et se prolonge le long du Saint-Laurent, que les Canadiens appellent avec orgueil, à cause de la beauté de ses eaux et de l'ampleur de son cours, le premier fleuve du monde.

Il y a là une population de quatre millions d'âmes,

dont l'accroissement rapide, pendant le demi-siècle qui vient de s'écouler, atteste d'avance les progrès dans l'avenir. Nous cherchons vainement la trace de l'activité belge dans le mouvement commercial de Québec et de Montréal, les deux ports principaux de la Confédération canadienne : nos produits n'y arrivent que par la voie d'Angleterre.

Nous nous fournissons, aux États-Unis, de bois, de café, de coton, de céréales, de graisses, de peaux, de produits chimiques, d'huile de pétrole brute ou raffinée, de tabacs non fabriqués et de viandes. Si l'on compare les résultats commerciaux de l'année 1867 à ceux des années précédentes, on trouve qu'il y a diminution dans les livraisons de bois, de céréales, de peaux et d'huile de pétrole brute, faites à la Belgique par les États-Unis, durant les douze derniers mois.

Nos exportations aux États-Unis comprennent les armes, les fers, les machines et mécaniques, la mercerie et la quincaillerie, le papier, le plomb non ouvré, les sucres raffinés, les tissus de coton et de laine, les glaces, les verres de vitrage, les verreries ordinaires ou fines, le zinc non travaillé. Il y a baisse, en 1867, sur l'expédition de presque tous ces produits, sauf pour les armes, le plomb, les sucres et les verres à vitres.

La plupart des marchandises belges parviennent dans les entrepôts américains par le Havre, Bordeaux, Hambourg, ou les ports anglais. En une année, une trentaine de navires belges, à peine, jettent l'ancre dans le port de New-York.

Les transactions mercantiles, entre le Mexique et

nos provinces, ont toujours été assez languissantes, et les troubles dont ce malheureux pays a été le théâtre n'ont pas contribué à les multiplier. Nous exportons, de loin en loin, des tuiles et des carreaux à Laguna de Terminos; des verres à vitres et des tissus à Mexico; de la quincaillerie, de la ferronnerie et des clous à Vera-Cruz.

Les relations de la Belgique avec les petits États de l'Amérique centrale, c'est à dire avec Guatemala, San Salvador et Costa-Rica sont presque nulles. Depuis 1857, lors de l'arrivée au port de San José du navire hollandais *Bakenhagen*, venant d'Anvers, on n'y a plus guère importé d'articles belges, par voie directe. On devrait pouvoir fonder une maison belge à la Union, qui vendît sur échantillons aux négociants de San Salvador, de Honduras et de Nicaragua, et qui eût une succursale à Guatemala. Il serait possible alors à nos nationaux d'y opérer quelques affaires. Les retours sur Anvers ne feraient pas défaut, et consisteraient en sucres, café, cuirs, indigo, cochenille, cacao et riz.

Il n'y a point de négociants belges au port de Callao, principal entrepôt du commerce au Pérou, ni à Lima, Tacna ou Arequipa, siéges de l'activité mercantile dans ce pays. On y trouve cependant des commissionnaires anglais, allemands et américains, qui se sont mis en communication avec Hambourg, le Havre et les ports d'Angleterre. Certains articles belges répondraient parfaitement aux besoins de la consommation locale, au Pérou, tels que les armes à feu, les tissus de coton pour pantalon, les tissus de laine et coton, les casimirs et les draps, les papiers

d'ameublement, les verres à vitres, les glaces étamées, les chaussures ordinaires pour hommes, et les marbres pour dessus de meubles. En 1855, on y expédia, de Belgique, un orgue destiné à l'église de l'hospice des orphelins de Lima.

L'exportation totale des produits péruviens, en 1860, a été de 33,522,174 piastres. Les importations étrangères, vers le Pérou, sont estimées, pour la même époque, à 25 millions de piastres. Il est fort difficile de constater la part de notre industrie dans ce dernier mouvement, ses fabricats ayant passé par les mains de divers intermédiaires avant d'arriver en Amérique.

Le Chili possède vingt ports de mer, des mines de cuivre et d'argent d'une immense richesse, du charbon de terre à profusion, de vastes plaines couvertes de céréales, de fruits et de denrées alimentaires.

Ce riche marché a été exploité par la Belgique, mais si l'on jugeait des bénéfices que nos négociants y ont faits par le chiffre de nos importations et de nos exportations directes, on croirait que notre commerce y est en décadence. En effet, nous y importions en 1863, pour 481,883 piastres de marchandises et nous en exportions pour 41,805 piastres de produits de toutes espèces; or, en 1862, les importations belges sont taxées à 709,555 piastres, en 1861, à 769,892 piastres, et en 1860, à 1,054,023 piastres. Il n'y a là, néanmoins, qu'une preuve nouvelle de l'insuffisance de notre marine nationale, et de l'activité intelligente des armateurs français et allemands.

Nous nous occupons d'une manière plus suivie de

l'achat des matières premières, si abondantes et si utiles, que fournit la république Argentine. L'état de guerre qui existe en ce moment entre ce pays et le Paraguay a nui cependant, en 1867, à nos relations. Parmi les marchandises importées de Buenos-Ayres, les graisses et les peaux brutes sont les seules dont l'introduction en Belgique ait augmenté, les unes présentant un chiffre de 5,396,979 kilogrammes, et les autres de 10,659,392 kilogrammes. Nos expéditions vers le Rio de la Plata ne se sont accrues, en 1867, que pour les bougies, la mercerie et la quincaillerie. Tous les autres articles d'origine belge, les armes, les clous, les instruments de musique, les papiers, les pierres brutes ; le riz, les sucres raffinés, les tissus de coton, les tissus de lin, de chanvre et de jute; les verres à vitres, les verreries ordinaires et fines, s'y sont vendus en quantités moins grandes qu'en 1866.

Un certain nombre d'ouvriers belges ont émigré pour la Plata en 1856. Des cultivateurs y réussiraient mieux, car l'agriculture y est encore dans l'enfance, et dispose de ressources considérables. La confédération Argentine offre à l'émigration un climat salubre; des milliers de lieues de terrains fertiles; des concessions gratuites ou à très bas prix; des débouchés faciles ; des lois qui protégent l'étranger, en lui assurant la liberté de conscience et la jouissance des droits civils. L'élève des troupeaux, la vente des laines, la préparation des peaux, celle de la viande sèche, de l'huile animale et des crins, y donnent des bénéfices qui surpassent ceux des industries européennes les plus florissantes.

Quelques agriculteurs belges ont déjà cherché à profiter de ces avantages, et se sont établis dans la colonie de Las Conchas, à quelques lieues de Parana. Un de nos compatriotes, M. Henri Peltzer, a fondé une maison de commerce très importante et très accréditée à Buenos-Ayres. Il expédie vers l'Europe des quantités considérables de marchandises, mais ne fait point d'importations.

Le Paraguay, actuellement en guerre avec le Rio de la Plata et le Brésil, constitue un État d'une étendue de 29,000 lieues carrées, mais très faiblement peuplé. La Belgique y a fait quelques envois de cristaux ordinaires et d'ustensiles de ménage. Avant les troubles politiques dont nous venons de parler, le Paraguay, l'Uruguay, la confédération Argentine et le Brésil possédaient un service de bateaux à vapeur sur le Parana et l'Uruguay, et se trouvaient en rapports commerciaux très actifs.

Les affaires mercantiles se répartissent, au Brésil, entre les ports de Rio de Janeiro, Bahia, Fernambouc, Maranhao, Para, Rio-Grande du Sud, San José do Norte et Santos. Les tendances du consommateur brésilien, qui le portent à rechercher des objets de première nécessité, à bon marché, sembleraient devoir favoriser tout particulièrement nos relations avec ce vaste empire, qui ne compte pas moins de 7,137,000 kilomètres carrés. Nous n'y plaçons guère cependant, en certaines quantités, que des bougies, des machines et mécaniques; du papier, des faïences, du riz; des tissus de lin, de chanvre et de jute. Il y a eu progrès dans le débit de ces articles, en 1867, tandis que nos exportations se sont ralenties, quant

aux armes, aux boissons distillées, aux clous, aux fers, de même que pour la mercerie, la quincaillerie, les tissus de coton, les verres à vitres et le zinc non ouvré.

Les cafés forment la base des importations brésiliennes, en Belgique. Il faut y joindre les peaux brutes, les sucres et les tabacs.

Nous avons abandonné, jusqu'au commencement de cette année, le transport de ces produits à la navigation étrangère. En 1852, on comptait encore, annuellement, une trentaine de navires belges parmi les bâtiments, de toute nationalité, arrivant à Rio de Janeiro ; ce chiffre s'abaisse à 19 en 1853, à 11 en 1861, à 9 en 1862, à 5 en 1865. Une compagnie anglaise vient d'entreprendre, tout récemment, de nous doter d'un service régulier de bateaux à vapeur vers le Brésil et le Rio de la Plata. La création d'une telle ligne exercera, nous n'en doutons pas, une influence des plus heureuses sur nos transactions dans ces contrées lointaines. La fréquence, le bon marché et la régularité des communications sont nécessaires au commerce, qui ne peut se développer que dans ces conditions.

Il ne nous reste plus, avant de quitter l'Amérique du Sud, qu'à dire quelques mots concernant nos négociations avec l'État de Venezuela, dont les principaux centres commerciaux sont la Guayra, Porto-Cabello et Ciudad-Bolivar. Nos marins ne fréquentent aucun de ces ports, où les Belges n'ont envoyé, par Liverpool, que quelques toiles, des armes, des clous, du papier et des drilles de coton. Pour faire des bénéfices, même sur ces marchandises, il faudrait

prendre en échange des cargaisons de retour, ce qui n'est possible que par navigation directe. Ce n'est pas cependant que les objets d'importation y fassent défaut, car les négociants anglais en retirent de l'indigo, du cacao d'excellente qualité, du café, du coton, des cuirs et cornes de bœuf, de l'eau-de-vie de canne, du sucre, de la viande salée et des tabacs.

De Haïti, nous n'avons fait venir, en 1867, que 58,894 kilogrammes de coton, et quelques chargements de café. Port-au-Prince est presque abandonné par nos armateurs, et nous n'avons maintenu quelques communications avec les Cayes que par une seule maison d'Anvers.

Les négociants de Cuba et de Porto-Rico nous expédient des résines et bitumes; du sucre brut de canne, de diverses qualités; du sucre raffiné, des tabacs non fabriqués et des cigares. Nos envois dans ces parages comprennent des armes, une petite quantité d'eau-de-vie, des bougies, des machines et mécaniques, des clous et des fers, du papier de tous genres ; des pierres brutes, particulièrement des carreaux de marbre noir; des toiles unies et croisées; des verreries taillées et dorées, du zinc non ouvré.

Une quinzaine de navires belges, au plus, visitent la Havane chaque année. Notre pavillon est plus rare encore à Matanzas. Quelques marchandises belges arrivent à Porto-Rico en passant par Saint-Thomas, autrefois colonie danoise, aujourd'hui possession américaine.

Le commerce belge, mieux organisé, aurait une brillante carrière à parcourir en Australie et dans la Nouvelle-Zélande. Indépendamment des laines,

qui y forment l'élément principal des cargaisons de retour, l'Australie produit des céréales en abondance, du suif, des cuirs salés, de l'huile de coco, des os, des cornes, des sabots et de l'or. Les expéditions qui s'en font pour notre pays, d'ailleurs peu considérables, prennent la route de Londres. Tous les navires, quel que soit leur pavillon, entrent cependant librement dans les ports australiens, et n'y payent qu'un droit uniforme de quatre deniers par tonneau.

La Belgique n'a pris aucune part à l'émigration australienne, et reste complétement étrangère au développement de ces belles colonies, destinées à devenir un jour de grands États, aussi riches que puissants.

Les annales de nos consuls, écrites au jour le jour, dans les contrées les plus diverses, ne font que confirmer, comme nous venons de le voir, l'exactitude de nos premières observations. Notre pays n'a presque point de relations directes avec les marchés coloniaux, et ne les exploite que par des intermédiaires. En 1860, le port d'Anvers reçut 2,568 navires d'une capacité de 546,444 tonneaux; en 1865, il en reçut 2,166, c'est à dire 402 de moins, bien que d'un tonnage un peu plus élevé. Est-ce là un progrès, après cinq ans de travaux et d'efforts?

De 1841 à 1850, la part du pavillon national, dans le mouvement maritime, entrées et sorties réunies, était de 20 p. c. pour l'Europe, et de 25 p. c. pour les expéditions lointaines; de 1851 à 1860, elle n'est plus que de 4 p. c. dans le premier cas, et de 23 p. c. dans le second!

Comment faire pour modifier cette situation, éminemment défavorable, et dont les conséquences commencent déjà à peser sur nos classes ouvrières. Nous contenterons-nous toujours de notre marché intérieur et de quelques débouchés européens? La marine, l'industrie, le commerce, tous les grands intérêts de nos sociétés laborieuses, ne se développent pas cependant sur place! Quels moyens employer pour ranimer l'esprit mercantile en Belgique, lui faire abandonner ses habitudes surannées, et l'initier à ces grandes et belles entreprises qui font la gloire des races réellement prospères et qu'on exécute partout autour de nous?

Telles sont les questions — graves et sérieuses s'il en fût — qu'il nous reste encore à résoudre. Nous avons découvert le siége du mal : il s'agit désormais de le combattre.

# V

## DES MOYENS D'ÉTENDRE NOS RELATIONS COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES

§ 1. — *Sans communications point de commerce. — Efforts faits pour les multiplier. — Leur insuffisance en Belgique. — Nécessité d'y créer des services maritimes comme complément des voies ferrées. — De l'intervention de l'État dans cette organisation. — Conditions auxquelles ces services pourraient s'établir. — Des encouragements accordés à la marine marchande par les autres nations.*

Tout acte de commerce présuppose un accord entre deux parties contractantes, dont l'une consent à céder, et l'autre à acquérir — moyennant un prix convenu — certains objets d'utilité générale ou particulière. Plus les communications seront aisées entre le vendeur et l'acheteur, plus leurs opérations commerciales seront fréquentes. Un pays productif, mais d'un accès difficile, manquant de grandes artères, demeurera étranger aux échanges internationaux. De là encombrement de produits indigènes, et absence complète d'une quantité de marchandises précieuses, qui, dans des circonstances plus favorables, eussent été introduites du dehors. Sa population, livrée à elle-même, sera pauvre au sein de l'abondance.

Cette vérité est si évidente qu'elle n'est plus mise en discussion. Tous les États civilisés, comprenant leur solidarité réciproque, travaillent à renverser les barrières qui les séparent, creusent des canaux, tracent des routes et couvrent leur territoire de chemins de fer. Le gouvernement belge, ainsi que nous l'avons constaté, s'est associé à ce mouvement. Il a relié nos provinces à la France, à l'Allemagne, à la Hollande, à l'Angleterre, et s'est chargé de l'entretien et de l'exploitation d'une partie des lignes de parcours créées sous ses auspices.

Ces travaux ont porté leurs fruits, mais ils ne suffisent plus à une production toujours croissante. Que reste-t-il à faire pour assurer le placement de celle-ci?

Il s'agit désormais de prolonger nos voies ferrées par delà l'Océan, et de rapprocher Anvers et Ostende, nos deux ports principaux, des rivages lointains de l'autre hémisphère. Il faut qu'en arrivant au littoral, nos locomotives soient remplacées par des bateaux à vapeur, destinés à terminer le voyage. Sans ce complément indispensable à l'œuvre déjà accomplie, notre négoce est condamné à se mouvoir dans un même cercle. Nous savons trop ce que nous coûtent les intermédiaires étrangers.

Devons-nous réclamer, pour la réalisation de ce projet, l'intervention de l'État? Les économistes se prononcent pour la négative, et appuient leur jugement des plus savantes considérations. Nous hasarderons cependant, à ce sujet, quelques remarques.

Il existe, dans toute société humaine, des intérêts divers qu'il s'agit de fondre et de concilier : les uns

se rapportent aux individus, les autres au corps social. Les individus, pris isolément, ont droit à une entière liberté de pensée et d'action, en tant qu'ils n'empiètent pas sur le droit identique de leurs co-associés. Les intérêts sociaux exigent que les forces de la communauté tout entière, en cas de danger, puissent être rapidement concentrées sous une direction intelligente et habile; que tout abus d'autorité, toute manifestation exagérée de la liberté individuelle soient réprimés et punis; que certains travaux d'utilité générale, trop importants pour être accomplis par des particuliers, soient exécutés par autorité administrative.

L'État, expression vivante de la nation, ne peut rester étranger, en effet, à certaines entreprises dont l'influence sur la fortune publique est considérable, et qu'il serait imprudent, pour cette cause, d'abandonner à la spéculation privée. Les pertes subies par celle-ci, dans les circonstances ordinaires, nuisent à quelques-uns : les résultats d'une mauvaise direction, dans le cas qui nous occupe, s'imposent à tous. Ces entreprises, d'une nature spéciale, doivent donc être entourées de garanties inusitées. Nul ne songerait, par exemple, à confier à des spéculateurs, plus ou moins opulents, l'entretien des routes ou l'aménagement de la poste aux lettres.

Le gouvernement belge, en s'occupant de nos railways, et en y appliquant des sommes importantes, n'est donc point sorti de ses attributions. Il y avait utilité à rapprocher nos villes manufacturières des grands marchés européens, et à fonder ces communications de manière à se rembourser des avances

faites, non pas seulement sur le prix des transports effectués d'un point à un autre, mais sur la plus-value que ces facilités d'échange et d'entrecours allaient donner à toutes les valeurs mercantiles et industrielles, plus-value dont la spéculation privée n'eût pu tenir aucun compte.

L'entreprise a été bonne, et a imprimé une vive impulsion à notre commerce et à notre industrie, qui ont fait des progrès sensibles depuis l'établissement des chemins de fer. Or, nous nous le demandons, si l'intervention de l'État, dans la création de communications rapides entre Anvers, Bruxelles, Liége, Paris, Rotterdam, Londres et Cologne est parfaitement justifiée, tant au point de vue théorique que par les résultats obtenus, pourquoi cette même intervention serait-elle condamnable en principe, et infructueuse en pratique, s'il s'agit de l'appliquer à l'établissement de grandes lignes transatlantiques entre nos ports et les contrées d'outre-mer? Nos chemins de fer, d'ailleurs, n'y gagneraient-ils pas une augmentation considérable de trafic, et les deux opérations ne semblent-elles pas intimement liées l'une à l'autre?

Le mode d'exploitation de ces lignes, nous objectera-t-on, présente de sérieuses difficultés. L'État, dont les rouages sont déjà si compliqués, peut-il se charger d'organiser des relations destinées à s'étendre au monde entier? En supposant qu'il trouvât les ressources nécessaires pour la formation de la flottille commerciale destinée à ce service, sera-t-il en mesure d'en embrasser tous les détails? Se fera-il, — en un mot, — armateur et commerçant?

Ne nous exagérons point les embarras de la situa-

tion. De quoi s'agit-il, en effet? De trouver une combinaison dégageant le gouvernement des soins de l'entreprise, tout en lui permettant d'en surveiller l'exécution. Ce moyen est connu, et a déjà été indiqué : il consisterait à subventionner quelques compagnies maritimes, et à leur abandonner ce trafic, à certaines conditions.

Cette idée, bien que défendue par des hommes éminents, a rencontré quelque opposition. Il est temps cependant — comme on a pu s'en convaincre en parcourant la première partie de ce livre — d'ouvrir de nouveaux débouchés à la fabrication belge. Or, pour se mettre en rapports avec les marchés lointains, il faut, soit développer la marine nationale, soit faire appel au pavillon étranger.

Notre marine — nous l'avons déjà constaté — est en décadence. Elle ne suffit pas, dans les circonstances actuelles, à nos expéditions, quelque restreintes qu'elles soient. On ne peut donc, pour le moment, compter sur elle. L'emploi de bâtiments naviguant sous d'autres pavillons, beaucoup trop onéreux, ne donne à nos relations aucune régularité. Nous avons reconnu que l'exploitation directe des lignes maritimes par l'État offre des inconvénients : il ne nous reste donc réellement à discuter que le plan dont il a été question plus haut, malgré la répugnance avec laquelle il a été accueilli par quelques-uns.

Nous pensons donc que l'une des premières mesures à prendre pour donner de l'activité à nos relations commerciales devrait avoir pour objet la formation d'un service de navigation entre nos provinces

et les principaux ports d'Amérique, d'Afrique et d'Asie, par l'intermédiaire de compagnies maritimes, subsidiées par le gouvernement.

Des subventions seraient-elles nécessaires?

Elles sont indispensables, et voici pourquoi. Les steamers transatlantiques servent particulièrement au transport des passagers, et à celui des marchandises exigeant une prompte livraison, ou dont le prix est assez élevé. Astreints à partir à jour fixe, quel que soit l'état de la mer ou de la cargaison, ils ne peuvent, comme les autres bâtiments de commerce, attendre un moment favorable, ou un chargement complet. Ils sont donc exposés à faire plus d'une traversée peu fructueuse, au grand dommage de leurs armateurs. Ces derniers, pour ne pas se trouver en pertes, surtout en commençant leurs opérations, ont donc besoin d'aide. Les plus puissantes sociétés maritimes, constituées à l'étranger, ne se sont affermies qu'à cette condition, et continuent à jouir de ces avantages. Comment nos armateurs, ayant à lutter contre d'aussi redoutables concurrents, leur résisteraient-ils, venant après eux, si on ne leur accordait les mêmes faveurs financières?

Pour mieux nous rendre compte de la situation, examinons ce qui a été fait, pour l'extension de la marine marchande, dans les pays voisins, à commencer par l'Angleterre, où l'on sait cependant que l'action de l'État, hors du domaine politique, est presque nulle.

Lors de la cessation des grandes guerres qui signalèrent le commencement du siècle, les commerçants anglais sollicitèrent l'appui de l'amirauté pour

la fondation de services réguliers de transport entre l'Angleterre, les autres contrées d'Europe, l'Amérique et les Indes. Ces services, bientôt concédés, furent d'abord remplis par des paquebots à voiles. Plus tard, l'application d'un nouveau moteur à la navigation au long cours étant devenue possible, le gouvernement britannique, allant au devant du vœu public, n'hésita pas à faire usage de ce mode perfectionné de communication. Des lignes postales, dirigées sur divers points, furent confiées à des compagnies subventionnées, et constituèrent les bases de ce vaste réseau de correspondances maritimes, qui relient aujourd'hui les ports anglais à toutes les parties du monde.

En 1862-1863, six compagnies de navigation, établies sous le patronage de l'administration anglaise, en recevaient des subsides, montant à une somme annuelle de 23,810,000 francs. Les armateurs des *Royal mail steam packet*, chargés des transports vers les Indes occidentales, touchaient 6,750,000 francs ; les fondateurs de la *Pacific steam navigation*, correspondant avec Panama, Callao et Valparaiso, 625,000 francs; la *British and North American royal mail*, en destination des États-Unis, de Halifax, de Saint-Thomas et de Terre-Neuve, 4,775,000 francs. On accordait 10,100,000 francs à la « Compagnie Péninsulaire et Orientale », reliant Southampton à Gibraltar, Alexandrie, Marseille, Aden, Ceylan, Calcutta, Bombay, Hong-Kong, Shanghaï, Point-de-Galles et Sidney; 810,000 fr. à la « Compagnie du cap de Bonne-Espérance », et 750,000 francs à une autre

association, formée pour l'exploitation de la côte occidentale de l'Afrique.

Ces capitaux considérables ont-ils été bien placés, et la nation britannique a-t-elle eu à se louer de les avoir appliqués à l'accroissement de sa marine? Un seul fait, puisé dans la statistique du commerce des métaux précieux, permettra d'en juger. Au moment où les lignes transatlantiques dont nous venons de parler commençaient à être fréquentées, la Grande-Bretagne n'expédiait, vers tous les pays, que pour 92 millions d'or et d'argent non monnayés; en 1859, grâce à l'activité mercantile résultant des relations maritimes nouvelles, ce chiffre s'était rapidement élevé et avait déjà grossi jusqu'à 892 millions!

Le gouvernement français a suivi résolûment la même voie. Dès 1840, un projet de loi fut élaboré par ses soins, ayant pour objet l'établissement de communications régulières entre la France et les contrées américaines. Trois lignes principales y étaient tracées, la première allant du Havre à New-York; la seconde reliant Bordeaux et Marseille aux Antilles; la troisième se dirigeant de Saint-Nazaire à Rio-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres. Il fallait, pour les compléter, une somme de vingt-huit millions, à employer à la construction de 18 bâtiments de la force de 220 à 450 chevaux. Le ministère réclamait en outre l'autorisation de traiter avec une compagnie chargée de faire le service du Havre à New-York, moyennant une subvention limitée à 800 francs par force de cheval.

Cette première idée ne fut pas mise en pratique. On la soumit à de nouvelles études et, en 1845,

l'État demanda aux Chambres le pouvoir de traiter avec diverses compagnies pour l'exploitation de quatre lignes maritimes, partant de France et aboutissant à Rio de Janeiro; à la Martinique ou à la Guadeloupe; à la Havane et à New-York. Après de nouveaux retards, on s'arrangea, en 1847, avec la compagnie Herout et Handel, pour le service du Havre à New-York, mais cette société n'avait point été installée dans de bonnes conditions, et abandonna l'entreprise. En 1855 et 1856, le gouvernement français, que la question des transports transatlantiques préoccupait de plus en plus, fit appel à d'autres compagnies. Le 19 septembre 1857, on concéda aux « Messageries Impériales » la ligne de Bordeaux et de Marseille au Brésil, avec prolongement sur la Plata, en accordant aux concessionnaires une subvention annuelle de 4,700,000 francs.

Le 20 février 1858, par décret impérial, la compagnie Marziou, patronée par la société du chemin de fer d'Orléans, obtint l'exploitation de deux autres services, l'un du Havre à New-York, l'autre de Saint-Nazaire aux Antilles et Aspinwall, avec annexes sur la Guadeloupe, le Mexique et Cayenne.

Le subside accordé aux armateurs fut fixé à 9,300,000 francs, et un cahier des charges, joint au décret d'installation, détermina les conditions auxquelles ils devaient en jouir.

M. Marziou se désista de son privilége, le 16 octobre 1860, en faveur de la « Compagnie générale maritime », et le gouvernement accepta cette substitution. La nouvelle association, représentée par M. Émile Pereire, prit bientôt de l'extension et reçut

le nom de « Compagnie générale transatlantique. »

Elle dirige aujourd'hui les deux lignes citées plus haut, celle des Antilles et celle du Havre à New-York. Ses paquebots accomplissent annuellement des traversées évaluées à 159,768 lieues marines, et perçoivent un subside de 58 francs 20 centimes par lieue de parcours. De plus, une convention, datée du 24 avril 1861, lui assure, de la part du gouvernement, une avance de 18,600,000 francs, remboursables sans intérêt, par vingtième, dans les vingt ans de la concession.

En février 1863, l'État ayant reconnu l'utilité de relations suivies entre la France et l'Amérique centrale, fit de nouvelles faveurs à la « Compagnie générale transatlantique », lui garantit 310,000 francs par voyage d'aller et retour dans cette direction, et une avance de 4 millions pour les premiers frais d'installation.

Vers la même époque, les « Messageries impériales », nanties d'une subvention de 6 millions de francs, d'une avance de 12 millions, remboursables en douze annuités, et d'une indemnité de 1,875,000 francs, inauguraient un service maritime sur l'Indo-Chine.

L'Espagne, ainsi que l'Angleterre et la France, a cru devoir se rapprocher des marchés coloniaux. Des bateaux à vapeur, portant le pavillon national, naviguent entre Cadix et la Havane. Cette ligne fonctionne depuis 1862, et ses concessionnaires disposent d'un subside de 29,750 piastres par voyage, soit de 601,000 piastres par an, à raison de 49 fr. 10 c. par lieue marine.

Le Lloyd russe, qui est à la fois une société de navigation et de commerce, a été formé, en 1856, dans le but d'augmenter les relations mercantiles de la Russie méridionale, au moyen de plusieurs lignes maritimes, ayant leur point de départ à Odessa, et aboutissant aux principaux ports de la mer Noire et de la mer d'Azof, à Alexandrie, à Trieste et à Marseille.

Les étrangers sont exclus de toute participation à cette société, dont le capital est de 36 millions de francs, répartis en 30,000 actions, de 300 roubles chacune. Le gouvernement impérial, qui a pris lui-même pour 2 millions de roubles de ces actions, attribue à la société une subvention annuelle de 64,000 roubles (256,000 francs); une indemnité proportionnelle au nombre de milles parcourus par ses bateaux à vapeur, et d'autres avantages, tels que la concession de terrains houillers.

Le Lloyd russe possédait, il y a peu de temps, une flotte de 41 bateaux à vapeur, dont 25 pour le transport des voyageurs et des malles, 6 pour celui des marchandises, et 10 remorqueurs. Le gouvernement lui a cédé quelques paquebots, à des conditions très favorables, ainsi qu'une partie des équipages de l'ancienne marine impériale de la mer Noire.

L'Autriche subventionne une compagnie du même genre, fondée à Trieste, en 1836, sous son patronage. Cette compagnie fait le service entre Trieste, les autres ports de l'Adriatique, et les échelles du Levant.

Après avoir débuté avec sept pyroscaphes et un capital d'un million de florins seulement, porté en-

suite à trois millions de florins, elle donna plus d'extension à ses affaires, et avait réuni, dès 1857, une flotte de 68 steamers, d'une capacité de 37,030 tonneaux, et d'une puissance de 11,920 chevaux. La guerre de 1859 lui fit subir des pertes considérables, qui ont été réparées depuis.

Le Lloyd autrichien reçoit 4 fl. 20 par lieue de 60 au degré, pour les voyages accélérés sur Constantinople ou Alexandrie, 3 fl. 50 pour les autres services. Grâce à son influence, l'industrie autrichienne a gagné un important débouché dans le Levant; les chemins de fer locaux ont fait de grands bénéfices, et trois établissements de construction, occupant des milliers de bras, ont été érigés à Trieste.

En Grèce, il existe aussi une société de navigation, formée dans le but d'établir des communications régulières entre les îles grecques et le continent européen. Elle a son siége à Syra, et possède un capital social de 3 millions de drachmes, représenté par 6,000 actions, de 500 drachmes chacune. Le gouvernement assure aux actionnaires, pendant 10 ans, un intérêt minimum de 5 p. c. sur un capital de 2 millions de drachmes. Cette société s'est engagée à affecter cinq paquebots, au moins, à l'entrecours dont elle a l'entreprise.

L'administration égyptienne s'est attachée également à favoriser les progrès du commerce d'importation et d'exportation. Elle contribua, il y a peu d'années, à la création d'une voie postale à travers la basse Égypte, ainsi qu'à l'organisation d'un service de bateaux à vapeur, destiné à mettre Suez en relations directes avec les Indes, la Chine et le Japon.

Les États-Unis, comme l'Angleterre, ont leur flottille de steamers. D'après les *Annales du commerce extérieur,* le tonnage des paquebots américains, consacrés au service des malles, s'élevait en 1860, à 153,366 tonnes, et leur construction avait coûté 135 millions de francs.

Deux compagnies, *the Atlantic and Pacific steamship company,* et *the Pacific steamship company,* relient entre eux divers points du littoral immense de la république : New-York, San-Francisco, Chagres et Panama. Lors de la formation de la *Pacific mail steamship company,* le congrès de Washington lui accorda une subvention de 995,000 fr.

*The Oregon and California steamship company*, autre société de navigation, est une sorte de prolongation de la *Pacific mail.* Son port de départ est San-Francisco, et ses vaisseaux, au nombre de cinq, desservent l'Orégon, le territoire de Washington et l'île Vancouver, d'une part; les ports mexicains de San-Blas, Mazatlar et Acapulco, sur le Pacifique, d'autre part.

Indépendamment de ces puissantes compagnies, on en compte encore un grand nombre d'autres, dont nous n'entreprendrons pas l'énumération. Citons cependant l'association maritime connue sous le nom de *Livingstone Company*, exploitant la ligne de New-York au Havre. Elle touchait, en 1862, un subside de 32,700 francs par voyage, payé par le trésor public.

L'influence de ce mouvement s'est bientôt fait sentir sur le développement du commerce américain. En 1845, les importations aux États-Unis montaient

à 117 millions de dollars : elles se triplèrent en quatorze ans, et atteignaient déjà 338 millions de dollars en 1859. La proportion est encore plus forte pour les exportations, qui s'élevèrent, durant la même période, de 114 millions à 356 millions de dollars.

La législature du Nicaragua, réunie en 1863, n'a pas voulu rester étrangère à l'activité qui régnait autour d'elle, et a approuvé deux contrats, conclus avec certains armateurs étrangers, pour la création d'un service de transport entre la mer des Antilles et le Grand-Océan, par le lac de Nicaragua, viâ San-Juan-del-Norte et San-Juan-del-Sur. Ciudad-Bolivar, dans le Vénézuela, a aussi ses bateaux à vapeur naviguant vers Trinidad.

En présence de pareils faits et des efforts tentés par tous les États civilisés pour se créer des relations maritimes étendues, il est impossible que la Belgique, si éminemment progressive sous tant de rapports, persiste dans son système d'isolement. Nous répétons donc avec conviction, qu'il est plus que temps de relever notre marine nationale, et de lui donner un sérieux appui. Il faut qu'elle puisse rivaliser, en ce qui concerne le prix du fret, avec celle des autres nations, et le gouvernement doit lui en fournir les moyens en subventionnant, au moins pendant quelques années, certaines lignes importantes, dont l'exploitation deviendrait peu à peu une source de prospérité et de bien-être pour tout le pays. Lorsqu'on voit des hommes aussi éminemment pratiques, aussi rompus aux affaires que ceux qui dirigent les destinées de l'Angleterre et des États-Unis, recon-

naître la nécessité d'accorder des subsides aux compagnies transatlantiques, et les leur octroyer libéralement, on n'agit plus sans garanties en adoptant le même système. Pourquoi, d'ailleurs, le gouvernement belge, dont l'intervention est approuvée dans l'enseignement, l'industrie et les arts, ne ferait-il pas également quelques sacrifices pour le développement du commerce? Alors qu'on trouve des millions pour donner plus de cohésion à nos forces militaires, ne pourrait-on pas inscrire au budget un certain capital destiné à la consolidation de nos forces productrices? D'une part, il y va de la défense du sol national, mais de l'autre, ne s'agit-il pas de celle de la fortune publique? Les armements maritimes constituent, au surplus, une véritable industrie, que nous pouvons parfaitement exploiter, puisque nous en possédons les principaux éléments en abondance et à bas prix, le fer, le zinc, le cuivre et le chanvre. Pourquoi en abandonnerions-nous les bénéfices aux étrangers?

§ 2. — *Influence de la législation douanière sur le commerce et l'industrie. — Ses variations en Belgique. — De la suppression des douanes. — Autres mesures d'utilité publique. — La réforme postale. — Conséquences de l'établissement des voies nouvelles de communication. — Augmentation du transit. — Leur valeur accrue par le développement du commerce national. — Nouveau problème.*

Nous venons d'exprimer le vœu de voir la Belgique, à l'exemple des autres nations, s'occuper sérieusement de l'organisation d'un service maritime régulier entre Anvers, Ostende, et les principales stations commerciales d'Amérique, d'Afrique et d'Asie. Sa réalisation aurait pour conséquence immédiate de diminuer les frais de transport des produits belges destinés à l'exportation, et des matières premières importées dans le pays. Elle permettrait en outre à nos commerçants — à cause de l'exactitude des départs et de la rapidité des voyages — d'entreprendre maintes négociations, que l'absence d'entrecours rend actuellement presque impossibles.

Pour que les lignes de navigation dont nous proposons l'établissement produisent de tels avantages, il faut cependant que la législation douanière, en usage dans le pays, ne leur soit pas trop défavorable. Avons-nous, sous ce rapport, quelques progrès à réaliser?

La politique commerciale de la Belgique, en ce qui concerne les douanes, a passé par plusieurs phases.

De 1830 à 1832, elle offre un caractère peu marqué, et suit encore les traditions hollandaises. Les droits de douane établis par l'administration précédente sont maintenus, sans grandes modifications, et ne s'élèvent pas, durant cette première période, au dessus d'un taux assez modique.

A partir de 1842, elle s'accentue davantage, et change entièrement de tendance. On commence à se préoccuper des moyens d'accélérer le développement de l'industrie nationale et, pour y parvenir, on croit devoir la préserver de toute concurrence trop vive, en frappant certaines marchandises étrangères de redevances plus fortes. Le gouvernement applique d'abord ce système aux fils et aux tissus de lin, aux produits chimiques et aux machines. Une fois engagé dans cette voie, il se trouve bientôt entraîné à étendre le même principe au commerce maritime — par la loi des droits différentiels — et il essaye de créer à nos fabricants une position provilégiée sur les marchés voisins.

Cette ère se prolonge jusqu'en 1847. Dans l'intervalle, un travail de réaction se faisait dans les esprits contre ces doctrines restrictives. Nos sévérités douanières ne produisaient pas l'effet qu'on en avait attendu : on se demandait si l'on n'avait pas fait fausse route. Dès 1846, le régime alors existant comptait un grand nombre d'ennemis. Les réformes de Huskisson, le triomphe de la ligue contre les lois sur les céréales en Angleterre, les protestations des publicistes les plus éminents ranimaient l'ardeur des économistes. Des associations se formèrent bientôt pour réclamer une tarification plus équitable, particulière-

ment à Bruxelles, où M. de Brouckere présida diverses réunions convoquées dans ce but.

En 1847, les dissidents obtinrent gain de cause. On leur fit des concessions successives, et nos règlements douaniers furent progressivement améliorés dans le sens d'une simplification et d'une réduction des droits imposés à l'entrée, à la sortie et au transit des marchandises. La taxe perçue sur les denrées alimentaires fut rabaissée; les matières premières furent dégrevées; la circulation des produits manufacturés, d'origine étrangère, fut affranchie d'entraves; les droits à la sortie généralement supprimés.

Un grave événement commercial, qui marqua le commencement de l'année 1860, fournit au gouvernement belge l'occasion d'entrer plus avant dans cette voie. La France, par un traité conclu avec l'Angleterre le 23 janvier 1860, répudia à son tour le régime restrictif, et remodela entièrement ses anciennes dispositions fiscales. Nous ouvrîmes aussitôt des négociations avec nos voisins du Midi, à la suite desquelles une convention fut signée, le 1er mai 1861, consacrant les principes nouveaux. Ils furent également appliqués aux traités que nous fîmes en 1862 et 1863, avec l'Angleterre, la Suisse, le Zollverein et les Pays-Bas. Les Chambres belges, par une loi du 14 août 1865, autorisèrent l'administration à généraliser les stipulations contenues dans ces divers actes internationaux. On modéra les droits d'entrée perçus jusqu'alors sur beaucoup de marchandises, et on dispensa le négociant de la nécessité de produire des actes de justification d'origine, ou des factures.

Aujourd'hui, ces concessions semblent déjà insuf-

fisantes, et la chambre de commerce d'Anvers a émis le vœu d'une suppression complète des douanes.

Cette idée compte beaucoup de partisans en Belgique. Dès 1849, elle fut sérieusement discutée à Bruxelles, dans un congrès international, qui se prononça en faveur de la liberté du commerce, après trois jours de débats longs et animés. On cherchait à prouver aux fabricants que le système protecteur maintenu pour eux était en réalité fort préjudiciable à leurs véritables intérêts. « L'incidence des » taxes les unes sur les autres, disait-on, surélève » dans toutes les industries les frais de production. » Les droits sur les houilles font hausser le prix du » fer ; les droits sur le fer retombent sur les pro- » duits agricoles et manufacturés. Si ceux-ci doi- » vent être protégés à leur tour, le résultat de l'opé- » ration se résumera en une hausse générale, dont » tout le monde souffrira, et particulièrement l'ou- » vrier, qui ne voit point augmenter son salaire en » proportion de ses dépenses. Il y a plus, le com- » merce extérieur ne sera plus possible, car les pro- » duits destinés au dehors y arriveront tellement » surchargés de taxes, que la concurrence étran- » gère finira par les éliminer entièrement. »

Les années 1857 et 1858 furent consacrées à faire de la propagande dans ce sens. Une association internationale pour l'abolition des douanes fut formée à Bruxelles, sous la présidence de M. Corr-Vander Maeren, et les chambres de commerce de Bruxelles, de Liége, d'Alost, de Courtrai, de Termonde, d'Ypres et de Dixmude joignirent leurs réclamations à celle d'Anvers.

Il est incontestable que, quelque modérées que soient les redevances douanières, elles n'en exercent pas moins leur influence, en tendant à hausser d'une manière factice le prix des produits, et en faisant dévier l'industrie nationale de son cours naturel. De plus, leur perception nécessite des frais considérables. En France, ils sont évalués pour les douanes et les contributions indirectes réunies (non compris les tabacs et les poudres) à 64,800,000 francs, sur un revenu brut de 489,900,000 francs, c'est à dire à 13 p. c.; en Belgique, la proportion atteint 15 p. c., parce que les frontières y sont plus développées relativement à l'étendue du pays; en Italie, elle va jusqu'à 42 p. c.

La suppression des douanes ne ruinerait pas le Trésor public. En effet, tandis que les diverses branches des revenus indirects, comprenant l'enregistrement, les droits d'accise, etc., etc., prennent un grand accroissement chaque année, les recettes douanières présentent plutôt une diminution graduelle, ainsi qu'on peut en juger par le bilan de 1867, qui ne monte qu'à 15,355,150 francs, frais de perception non déduits. Les richesses naturelles de notre sol, l'activité productive de nos classes ouvrières, nous permettent de lutter contre la compétition étrangère, et nous gagnerions probablement à un changement de système. S'ensuit-il qu'il faille, dès à présent, obtempérer au désir des libres échangistes, en tranchant brusquement tous les liens qui nous rattachent au passé?

Nous ne le pensons pas. Remarquons d'abord qu'aucun État n'a encore renoncé, d'une manière ab-

solue, au régime actuel. L'Angleterre elle-même, à laquelle cette renonciation procurerait de grands avantages, ne l'a pas accomplie. N'y aurait-il pas imprudence, de la part des Belges, à prendre l'initiative d'une mesure qui les laisserait sans défense devant leurs rivaux, encore en armes? Nous pouvons aujourd'hui, en négociant nos traités de commerce, offrir concession pour concession, mais qu'adviendrait-il si nous abandonnions d'avance, et sans compensation, tout ce qu'il nous est possible de céder? Les relations internationales, en bonne justice, ne doivent-elles pas avoir pour base la réciprocité?

Les obligations du gouvernement belge, en ce qui concerne cette importante question, nous paraissent fort simples. Elles consistent à rabaisser graduellement les droits de douane, de manière à faciliter le passage du système restrictif à la liberté commerciale, et à le préparer. Il doit chercher à faire prédominer le même principe dans ses rapports avec l'étranger, et attendre, avant d'aller plus loin, que l'idée nouvelle ait quelque chance d'être plus généralement appliquée.

Quelques réformes partielles se recommandent cependant, dans l'intervalle, à son examen. Il serait désirable que l'importation des matières premières et des denrées alimentaires fût, dès à présent, dégrevée de toutes charges. On devrait aussi, dans l'intérêt de la marine marchande, restituer les droits perçus à l'importation sur les matériaux servant à la construction, au gréement et à l'armement des navires. Ces matériaux, comme on le sait, sont les bois, les fers et les cuivres.

Certains travaux d'utilité publique réclament, en outre, toute la sollicitude de l'administration. La ville d'Anvers demande depuis longtemps l'établissement d'une station commerciale, ainsi qu'un complément d'éclairage de l'Escaut, durant la nuit. Des fonds viennent d'être votés, pour ce dernier objet, par les Chambres. Il y aurait également avantage à terminer le canal de Turnhout à Anvers par Saint-Job in 't Goor, et à relier directement notre métropole commerciale, par voie ferrée, aux marchés allemands. On devrait augmenter le matériel de roulage sur toutes les lignes de l'État.

La canalisation de la Meuse, de Namur à la frontière de France, contribuerait beaucoup à étendre nos relations avec ce pays, et a été récemment proposée par nos chambres de commerce. Elles ont insisté aussi sur les avantages d'une entente entre les administrateurs des divers chemins de fer du royaume, concernant les prix de transport, afin de jeter les bases d'une tarification bien arrêtée, qui permît de connaître avec exactitude les frais d'expédition entre les différentes localités du pays. Ajoutons qu'il y aurait grande facilité, pour les expéditeurs, à pouvoir affranchir leurs colis au moyen de timbres adhésifs.

Cette dernière observation nous amène à dire quelques mots d'une autre concession, instamment sollicitée par tout le pays, et qui concerne l'administration des postes. La loi du 22 avril 1849 fixe la taxe des lettres affranchies à 10 centimes par lettre simple, lorsque la distance entre le bureau d'origine et celui de destination n'excède pas 30 kilomètres, et

à 20 centimes lorsque cette distance, tout en n'allant pas au delà des limites du royaume, dépasse toutefois le maximum désigné plus haut. Cette distinction ne devait point cependant, dans la pensée du législateur, être de longue durée. L'article 10 de la même loi autorise en effet le gouvernement à appliquer le même taux à toutes les lettres simples, et à en réduire uniformément l'affranchissement à 10 centimes, pour tout le parcours du territoire belge, *dès que le produit net de la poste aura atteint la somme de* 2,000,000 *de francs par année.*

C'est l'exécution de cette promesse qu'on demande aujourd'hui.

On fait observer que, dès 1865, les recettes postales se sont élevées à 6,106,087 francs, contre une dépense de 3,576,930 francs. L'excédant de l'actif sur le passif, étant supérieur de plus de 500,000 francs au chiffre indiqué dans la loi, il n'y a plus nulle raison, ajoute-t-on, de maintenir une taxe devenue arbitraire.

L'administration centrale, dans l'intérêt du trésor, a cru devoir interpréter autrement le texte de la loi. Elle soutient que celle-ci, en parlant du « produit net de la poste » n'a entendu comprendre dans son calcul que les recettes provenant de la taxe des lettres proprement dites, et non celles qui dérivent du transport des journaux, des articles d'argent, etc., qui montent à 833,830 francs environ, et dont défalcation doit être faite des sommes indiquées plus haut. D'après ce système, l'excédant des recettes, en 1865, n'aurait été que de 1,696,085 francs, et par conséquent il s'en faudrait encore de 303,914 francs

qu'on eût atteint le produit net de deux millions stipulé par la législature.

Nous ne nous appesantirons pas sur cette interprétation, qui a déjà fait l'objet de longues controverses. Nous nous bornerons à faire remarquer qu'une lettre simple, envoyée de l'une de nos villes aux extrémités de l'Ecosse ou de la France, se trouve chargée, actuellement, d'une taxe de trente centimes, *dont les deux tiers se prélèvent en Belgique*. Devons-nous nous montrer moins libéraux que nos voisins, nous qui apprécions cependant la part immense que le service des postes a pris dans les progrès du commerce et de la civilisation? S'il est vrai que la société reçoit la vie et le mouvement par le contact perpétuel des idées et des actions de ceux qui la composent, ne conviendrait-il pas de chercher à activer ces rapports, en perfectionnant leur mécanisme?

Nous nous sommes occupés, jusqu'en ce moment, de tout ce qui se rattache à la circulation commerciale, c'est à dire des routes, des canaux, de la navigation au long cours, de la rapide expédition des marchandises, de la prompte transmission des ordres d'achat et de vente. Ces questions devaient nous arrêter, en effet, avant toutes les autres, car tout négoce serait impossible si vendeurs et acheteurs ne pouvaient communiquer entre eux. Entrons dans un autre ordre d'idées, et supposons un instant que tous les souhaits précédemment exprimés soient accomplis. Voici donc la Belgique, grâce à l'intelligente prévoyance de ses habitants, sillonnée de voies navigables, de chemins ferrés et pavés, possédant des

lignes transatlantiques parfaitement organisées, et offrant à l'entrecours des facilités exceptionnelles. Elle deviendra immédiatement, grâce à son excellente position géographique, le théâtre d'un mouvement de transit des plus importants. Ce résultat n'est point à dédaigner, mais nous suffit-il? Nous contenterons-nous, laborieux et actifs comme nous le sommes, d'assister en spectateurs au mouvement qui s'opérera autour de nous? En ouvrant notre pays aux étrangers, aurons-nous complété notre œuvre?

Evidemment non. Nous exploiterions bien mal nos routes nouvelles si nous nous contentions d'y soumettre les voyageurs à des frais d'auberge ou à un faible droit de barrière : il faut que nous y circulions nous-mêmes, et que nous ayons part aux bénéfices résultant de leur usage. Les grandes voies de communication, disions-nous, ne sont que les artères du commerce, et n'ont de valeur que comme instruments de transmission. Nous n'avons donc pas terminé notre tâche en les créant; il nous faut des relations mercantiles pour les utiliser. Le problème que nous nous étions posé reste encore sans réponse, mais nous en avons déblayé les approches, et nous allons travailler à le résoudre.

§ 3. *Des tentatives faites autrefois pour le développement du commerce. — Les colonies portugaises et espagnoles. — Leur organisation. — Extension de ce système. — Des colonies actuelles.*

Autrefois, c'est à dire à une époque où les études d'économie politique étaient à peine ébauchées, rien ne paraissait plus simple que de préparer des ressources nouvelles au commerce et à l'industrie, du moins pour une nation maritime. Quelques navires bien armés étaient envoyés à l'aventure, jetaient l'ancre en vue de quelque côte lointaine, et y débarquaient un certain nombre de gens de guerre. Ceux-ci s'y établissaient, soit par ruse, soit par violence, recevaient bientôt des secours de leurs compatriotes, et y fondaient une colonie. Dès le XVe siècle, les Portugais suivent ce système, découvrent et occupent Madère, se rendent maître des Açores, des îles du Cap-Vert, puis, sous Vasco de Gama et Albuquerque, se répandent dans les Indes orientales.

En 1611, ils soumettent les Moluques et l'île de Ceylan; le Brésil leur appartenait déjà, et leur influence tendait à s'étendre sur la Chine et le Japon.

Leurs magnifiques exploits étaient accompagnés des découvertes de Christophe Colomb. En 1492, les Espagnols prennent possession de San-Salvador, et aussitôt après de la grande île de Saint-Domingue. De 1519 à 1521, ils s'emparent des vastes États de Montézuma; de 1529 à 1535, leurs bandes

ravagent le Pérou et le Chili : quelques années plus tard, elles sont maîtresses de la Nouvelle-Grenade.

Portugais et Espagnols, d'ailleurs, avaient les mêmes maximes. Les colonies, d'après eux, étaient non-seulement d'excellents débouchés pour la métropole, mais aussi de riches marchés, où ils pouvaient conclure de bonnes affaires à l'abri de toute concurrence.

Nul étranger n'y était admis, quelle que fût l'importance de ses capitaux, la nature de ses talents, ou la puissance de son industrie. Les productions coloniales devaient être réglées d'après les intérêts de la mère patrie, et s'arrêter à tout ce que celle-ci pouvait extraire de son propre sol. On aurait arraché le cep de vigne planté par un créole; on aurait infligé un châtiment à celui qui eût tenté de naturaliser l'olivier : le vin et l'huile devaient être achetés aux marchands espagnols ou portugais. La métropole voulait bien admettre sa conquête aux bénéfices des échanges, mais pourvu qu'elle en réglât elle-même les conditions.

Ce système fonctionnait si avantageusement, au moins pour ceux qui en profitaient, que les Portugais et les Espagnols, dès la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, voyaient s'armer contre eux une foule de compétiteurs, désireux à leur tour de prendre part à cette splendide curée. Les Hollandais viennent d'abord les troubler dans leurs possessions, les chassent de quelques-uns de leurs postes fortifiés, et se fixent au Cap de Bonne-Espérance et à l'île de Java. L'Angleterre, ayant accru sa marine, entre à son tour dans la lice, et commence cette brillante carrière

coloniale, qui a si puissamment contribué à sa prospérité. Puis se présente la France, qui achète d'abord quelques factoreries particulières, fondées à la Martinique et dans d'autres îles; obtient une partie de Saint-Domingue, et réunit les Antilles françaises à la Couronne.

Nous n'avons pas à retracer ici l'histoire de ces expéditions, où presque toutes les nations européennes ont joué un rôle plus ou moins actif. Une même pensée les inspire, et la tradition n'en est pas encore perdue, même de nos jours. Ce qu'on désirait avant tout, c'était un marché colonial. On ne regardait pas au prix qu'il fallait le payer, ni aux sacrifices qu'exigerait son entretien ou sa défense : on ne croyait jamais l'acquérir trop cher. Une fois en possession de la colonie, on la réglementait à outrance : on la soumettait à un système douanier des plus sévères, et on croyait avoir fondé, sur des bases solides et durables, l'édifice de la prospérité publique.

Pour beaucoup de gens — et même des plus instruits — l'idée de l'établissement d'une colonie est inséparable de cette politique. Les excès commis jusqu'à ce jour, au nom d'une théorie surannée, leur reviennent en mémoire, et les portent à condamner, d'une manière absolue, toute entreprise de ce genre.

« Au point de vue de la morale et du droit, » disent-ils, il est impossible d'admettre en principe » qu'une contrée en exploite une autre, à son » profit : ce serait la consécration de l'esclavage » commercial. »

« Politiquement parlant, on peut affirmer qu'un » pays n'est jamais bien gouverné quand son gou» vernement réside à deux mille, trois mille, cinq » mille lieues de distance. »

« Au point de vue économique, le régime colonial » produit, au fond, les mêmes résultats que les » règlements prohibitifs.

» Il nuit à la mère-patrie elle-même qui, par la » facilité qu'elle éprouve à écouler ses produits dans » un pays où elle jouit d'une sorte de monopole, » néglige de leur donner toute la perfection dési» rable, se laisse distancer par ses rivales, et finit » par avoir à regretter de n'avoir pas eu, elle aussi, » à lutter contre la concurrence. »

Ces observations sont justes, mais nous ferons remarquer que tous les travaux de colonisation ne doivent pas, nécessairement, tomber sous le coup d'une appréciation aussi défavorable. Supposons, par exemple, le cas où une nation prendrait possession d'un sol vacant. Quoi de plus légitime que l'accroissement de territoire qu'elle s'attribue, lorsque cet accroissement ne se fait pas au détriment des droits d'autrui. Il est utile que certains peuples, qui se trouvent à l'étroit dans le cercle de leurs frontières, aillent occuper et cultiver les terres fertiles que des races encore barbares laissent en friche. L'Angleterre, en colonisant l'Australie et la Nouvelle-Zélande, n'a-t-elle pas rendu un véritable service à l'humanité?

Elle a créé des richesses, là où il n'en existait pas, et ne s'en est nullement réservé l'exploitation.

La population anglaise qui habite ces contrées y

jouit d'une liberté civile presque complète. Elle se taxe elle-même, se gouverne par ses propres lois, et n'est rattachée à la métropole que par quelques liens de suzeraineté extrêmement légers. Commercialement, elle n'est point soumise à un régime plus rigoureux. Dans la séance de la Chambre des communes du 8 février 1850, lord John Russell a exposé de la manière la plus explicite la conduite que le gouvernement britannique se proposait désormais de tenir à l'égard de ses possessions éloignées :

« En ce qui concerne notre politique commer-
» ciale, le système du monopole ne doit plus exister.
» La seule précaution que nous ayons désormais à
» prendre, c'est que nos colonies n'accordent aucun
» privilége à une nation au détriment d'une autre,
» et qu'elles n'imposent pas des droits assez élevés
» sur nos produits pour équivaloir à une prohibi-
» tion. Nous sommes décidés à ne pas revenir sur
» cette résolution. Désormais nos colons seront
» libres de recevoir les produits de tous les pays, en
» donnant la préférence à ceux qu'ils pourront se
» procurer aux conditions les plus avantageuses. »

Toutes les critiques exposées plus haut s'évanouissent devant de pareils faits. Non seulement la colonisation, ainsi comprise, cesse de consacrer une iniquité, mais elle devient une grande et noble mission, dont l'heureux succès intéresse l'humanité tout entière.

Cette situation nouvelle faite aux colonies, nous conduit à l'examen d'une autre question. Si on laisse à ces établissements une entière liberté commerciale, quel intérêt la métropole a-t-elle à les créer?

Comment se remboursera-t-elle des avances considérables qu'exige cette création? Nous ferons à ce sujet une observation, extrêmement simple, mais qu'on perd trop souvent de vue.

Un émigrant, en quittant sa patrie, ne s'en sépare jamais entièrement. Issu de la même souche que ses compatriotes, il partage en général leurs goûts, leurs idées, leurs habitudes, et transporte ces traits caractéristiques sur la terre étrangère. A l'origine, tant par nécessité qu'à cause de la similitude des besoins, il s'adressera donc à la métropole pour l'achat des produits qu'il ne pourra se procurer dans son nouveau séjour, et y enverra en échange ceux dont il n'a que faire, où qu'il peut céder avec grand avantage. Des relations commerciales se noueront entre les deux contrées, pour se développer de plus en plus à mesure que la population coloniale prendra de l'accroissement. Or, on sait quelle est l'influence de la tradition à cet égard, et combien il est difficile de changer le cours des rapports mercantiles, une fois qu'ils ont pris une certaine direction. Ne voit-on pas, de nos jours, dans l'Amérique du Sud, les colonies espagnoles et portugaises, après avoir brisé violemment tous les liens politiques qui les rattachaient à la péninsule ibérique, lui acheter encore de préférence une foule de marchandises, que d'autres nations leur offrent cependant à meilleur marché ?

La plupart des États européens, convertis aux doctrines du libre échange, se sont départis aujourd'hui de la rigueur de l'ancien système colonial, sans voir diminuer leurs exportations et leurs impor-

tations avec leurs possessions lointaines. Jamais le trafic ne fut plus prospère entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, que lorsque ces derniers, à la voix de Washington, eurent proclamé leur indépendance et leur autonomie.

La constatation de tels faits n'est pas indifférente. Elle prouve qu'un État, dont la puissance serait insuffisante pour défendre sa création, ou qui ne voudrait pas, pour des raisons spéciales, donner une grande extension à sa marine militaire, aurait encore avantage à s'essaimer ainsi au dehors. Sa colonie, dût-elle changer de drapeau, ne lui échapperait pas, à moins qu'on ne lui appliquât un régime restrictif incompatible avec les idées modernes.

Au surplus, de telles entreprises ne sauraient être appréciées à un point de vue exclusivement commercial. On doit aussi, pour les juger dans leur ensemble, tenir compte de leur influence morale, qui est fort considérable.

Certains publicistes, préoccupés comme nous de l'avenir du commerce et de l'industrie en Belgique, ont engagé le gouvernement à doter le pays de quelques possessions d'outre-mer. Ils y voyaient le moyen de retremper l'énergie nationale, et de donner à notre mouvement mercantile l'impulsion dont il a si grand besoin.

Ce projet, ainsi présenté, ne pouvait être accueilli. Si nos industriels, se débattant contre la pléthore, étaient condamnés à attendre, pour voir s'améliorer leur situation, que nos établissements coloniaux futurs fussent assez florissants pour offrir des débouchés sérieux, ils seraient réellement à plaindre.

Comme remède à nos embarras commerciaux, l'idée était de peu de valeur. Sous d'autres rapports — qui n'ont pas été suffisamment mis en lumière — elle présentait un caractère vraiment pratique.

Il existe dans nos provinces, comme nous l'avons déjà fait observer, une population considérable. Si nos relations commerciales et industrielles étaient bien organisées, cette population serait une source de richesse ; à défaut de cette condition, elle devient une cause d'embarras et de misère.

En 1839, le nombre des indigents secourus par les bureaux de bienfaisance s'élevait, pour la Flandre occidentale, à 127,785, et pour le Hainaut à 131,181 individus, c'est à dire au cinquième des habitants de ces deux parties du pays. Ils recevaient en moyenne, dans les districts flamands, 15 francs 3 centimes, et dans le Hainaut, 6 francs 25 centimes par tête. Il y avait alors en Belgique 587,095 pauvres, dont le dénûment était officiellement constaté. Le budget de la charité publique était évalué à 9,663,637 francs et, après répartition, rapportait aux indigents, en moyenne et par tête, 9 francs 14 centimes annuellement.

Aujourd'hui, plus de 600,000 personnes sont inscrites sur la liste des pauvres et les dépenses des bureaux de bienfaisance des communes et des hospices, chargés de les secourir, montent à une somme annuelle de 13,632,555 francs. Le gouvernement, comprenant l'insuffisance des ressources que possèdent ces institutions, a disposé en outre de nombreux subsides, pour diverses mesures à prendre dans l'intérêt des classes ouvrières : 1,800,000 fr. en 1846 ; 800,000 fr.

en 1847; 2,000,000 en 1848, 1,000,000 en 1849; 1,500,000 fr. en 1855, etc.

En 1860, 3,431 individus — parmi lesquels on ne comptait que 697 invalides — se trouvaient enfermés dans les divers dépôts de mendicité du royaume, et 814 enfants des deux sexes étaient détenus dans nos écoles de réforme.

A côté de la misère officielle, dont nous venons de faire le bilan, misère cataloguée et patentée par l'administration publique, que de souffrances cachées, plus navrantes mille fois, et qui échappent à l'analyse. En 1860, les divers monts-de-piété de Belgique recevaient annuellement 1,583,941 gages, d'une valeur moyenne de 6 francs 80 centimes! Savons-nous ce que les particuliers distribuent, chaque année, en dons et en aumônes?

Nous ne sommes pas au bout de ce douloureux examen. Tous les indigents ne parcourent pas les rues, implorant la pitié du passant; il reste encore un chapitre à ajouter au budget du pauvre : celui qui concerne les prisons. Il a été constaté que sur 100 accusés, 86 étaient dépourvus de toute instruction, ou ne savaient lire qu'imparfaitement. Ils appartenaient donc en majorité, eux aussi, à cette plèbe des villes et des campagnes, que dégradent la famine, la maladie, les privations de tous genres.

Nos pénitenciers, nos maisons de sûreté et d'arrêt, ont reçu en 1860 une population de 29,623 personnes, arrêtées pour toutes espèces de crimes et de délits, mais particulièrement pour vols. La moyenne annuelle des dépenses faites pour l'entretien des

prisonniers, de 1851 à 1860, fut de 248 francs 67 centimes par individu.

Additionnons toutes ces sommes, les capitaux réservés aux bureaux de bienfaisance, ceux qui sont alloués aux hospices, aux écoles de réforme, aux pénitenciers ; ajoutons-y tout ce qui se distribue chaque jour, de la main à la main, et nous aurons une idée de ce que coûte la misère.

Ces sacrifices sont-ils au moins fructueux? Arrêteront-ils les progrès de cette plaie hideuse du paupérisme qui ronge comme un cancer l'organisme social? Nullement, le mal augmente, grandit, et il n'en peut être autrement. L'aumône ne détruit pas la pauvreté, la répression n'abolit pas la cause du crime. L'indigent, après avoir épuisé les faibles secours qui lui ont été donnés, retombe dans le même dénûment; le condamné, en sortant de prison, flétri, déshonoré, n'ayant devant lui qu'une poignée d'argent qu'on lui donne au départ, se retrouve en présence des mêmes tentations. Des millions ont été dépensés, et dans quel but? De tels résultats sont déplorables, mais on s'y est habitué, et on a fini même par trouver qu'on ne les payait pas trop cher.

Supposons cependant que l'État belge, changeant de système, reprenne l'idée dont nous parlions plus haut, et fasse l'acquisition de quelque territoire lointain, bien situé, susceptible d'extension, pour y fonder, à l'exemple de la Grande-Bretagne, une colonie pénitentiaire. On sait quelle fut la fortune de quelques-uns des établissements ainsi formés. Des convicts défrichèrent le sol où s'élève aujourd'hui la belle

ville de Sidney, et jetèrent les bases de la prospérité de l'Australie. Entrons dans quelques détails à ce sujet, pour donner une notion de ces entreprises.

L'usage de la transportation, dans le Royaume-Uni, remonte au temps de la reine Élisabeth. En 1718, un bill du parlement soumit à la transportation tous les condamnés à une détention de trois ans et plus, et ce fut sur le Maryland qu'ils furent dirigés. Chaque année, trois ou quatre cents personnes étaient ainsi expatriées. Les capitaines des navires sur lesquels ils avaient fait le voyage s'indemnisaient des frais de la traversée en louant les services de leurs passagers, pour un temps limité, aux colons.

La déportation en Amérique, dans ces conditions, se pratiquait déjà depuis 56 ans, lorsque l'insurrection des colonies força le gouvernement anglais à renoncer momentanément à ces envois.

L'ancien mode d'emprisonnement fut remis en vigueur, c'est à dire que les condamnés furent provisoirement placés sur des pontons, où ils subirent leur peine. L'émancipation des États américains étant devenue un fait accompli, nos voisins d'outre-mer cherchèrent un lieu où ils pussent de nouveau envoyer leurs malfaiteurs et former un établissement pénal. Le principe était simple; ils voulaient *faire expier les délits contre la société en employant les bras de ceux qui les avaient commis à des travaux utiles, et qui fussent de nature à régénérer les coupables.*

Peu de temps après les découvertes du capitaine Cook, la transportation à Botany-Bay fut organisée

régulièrement. On nomma un gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud et des îles adjacentes de l'océan Pacifique. Onze bâtiments, portant 757 condamnés, dont 565 hommes et 192 femmes, avec une force militaire de 160 soldats de marine, furent confiés à son commandement.

Partis d'Angleterre le 13 mai 1787, ils arrivèrent à Botany-Bay, le 18 janvier 1788, après un voyage de plus de 5,000 lieues, et huit mois de navigation. Plusieurs jours ayant été employés à l'exploration des localités, on se décida à établir le siége de la nouvelle colonie au port Jackson.

A 300 lieues de Botany-Bay se trouve l'île Norfolk, où l'on voulait fonder une succursale du grand établissement australien. Le lieutenant King y fut envoyé avec le titre de surintendant; neuf condamnés et six femmes y furent d'abord conduits. Un aide-chirurgien, un sous-officier, deux soldats et deux hommes habitués à la culture du lin, qu'on se proposait d'y acclimater, accompagnèrent l'expédition, qui prit possession de l'île vers le milieu de février suivant.

De 1788 à 1821, la dépense entière de ces colonies pénitentiaires s'éleva à 5,301,023 livres sterling. Cette somme comprend le transport et l'entretien de 33,155 individus, les frais d'administration civile, ceux de la marine, de l'armée et, en général, toutes les dépenses coloniales. Aujourd'hui, grâce au travail de ces pionniers, la Nouvelle-Galles du Sud est déjà un État des plus importants, ayant reçu, en 1861, pour 160 millions de francs de marchandises européennes, et ayant envoyé, à la même époque,

pour 140 millions de produits coloniaux par delà l'Océan, particulièrement vers la mère-patrie.

Les sacrifices faits par celle-ci ne sont-ils pas largement compensés?

« Les prisons, disait un gouverneur anglais, » Richard Bourke, à une commission d'enquête ras- » semblée en 1838, occasionnent des frais considé- » rables et rapportent peu, tandis que de la trans- » portation il reste toujours une colonie, et cette » valeur est incalculable. »

M. A. Brialmont, dans un mémoire fort intéressant sur le système cellulaire et la colonisation pénale, cite des faits qui justifient parfaitement les idées que nous venons d'émettre. Nous y ajouterons quelques considérations nouvelles, afin de mieux élucider la question.

L'entretien des condamnés coûte actuellement, en Belgique, une somme annuelle de 248 fr. 67 cent. par individu. On s'est vu obligé de construire, pour les loger, des bâtiments dispendieux, qui représentent un capital considérable, dont nous avons à payer l'intérêt. Le prix moyen d'une cellule, dans nos établissements pénitenciers, est de 2,812 francs.

Les reclus, soit qu'on les y soumette au travail en commun, soit même qu'on les sépare par catégories, soit même qu'on les prive entièrement de toute communication entre eux, ne s'y moralisent guère. En 1836, sur 100 accusés jugés par les cours d'assises, il y avait 27 récidivistes; en 1859, ce nombre s'élevait à 45. En matière correctionnelle, là où l'influence de la prison est moins grande, ce chiffre était de 5.10 en 1836, et de 5.94 en 1858.

L'achat d'une possession lointaine, même fait dans de bonnes conditions, constituerait sans doute une assez forte dépense — nous l'avons dit — mais une dépense une fois faite. Elle ne dépasserait guère les frais de construction de nos pénitenciers. Il faudrait, il est vrai, y transporter les condamnés et les y nourrir jusqu'à ce que le travail leur y eût créé des ressources, mais la colonie, une fois organisée, pourvoirait largement à tous ses besoins. On ne ferait donc qu'une avance, qui serait bientôt remboursée.

Ajoutons que la déportation possède un élément de moralisation beaucoup plus satisfaisant que celui que nous venons de constater, à propos de nos maisons d'arrêt. Le condamné, arraché à ses habitudes vicieuses, se trouve par ce système transporté dans un autre milieu, où il n'a ni à rougir de son passé, ni à braver à l'opinion, ni à s'irriter contre elle. Il y voit s'adoucir graduellement sa situation en raison de l'amélioration progressive de sa conduite et, à l'expiration de sa peine, peut espérer au moins de gagner honnêtement sa vie. Tout ce qu'il aura fait précédemment l'aura préparé au travail de la colonisation, puisque ses occupations, comme détenu, seront particulièrement appliquées à l'agriculture. On pourrait autoriser les femmes à rejoindre leurs maris ou leurs parents, après la libération de ceux-ci.

Les premiers défrichements terminés rien ne deviendrait plus facile que d'installer sur le territoire nouveau une population de colons libres. En Australie, l'immigration de ces derniers a commencé quelques années après l'arrivée des convicts. Ils y trouveraient

des terres à des prix extrêmement minimes, et le gouvernement, à l'exemple de l'administration hollandaise dans l'île de Java, pourrait même leur fournir quelques secours en semailles, instruments, etc., remboursables par annuités, après un certain délai. Au lieu d'enfermer un malheureux ouvrier, accablé de famille, dans un dépôt de mendicité, ne ferait-on pas mieux de lui offrir les ressources de l'expatriation, et d'y employer une partie des fonds déboursés si inutilement jusqu'à ce jour par les bureaux de bienfaisance, les hospices et les communes? D'après nous, c'est le seul moyen rationnel, logique, de venir en aide à nos pauvres. Toute force déclassée, irrégulière, indisciplinée devient dangereuse si on ne lui trouve de l'emploi; utilement dirigée, elle concourt au bien-être de tous, et acquiert immédiatement une valeur productive. Tel se sent à l'étroit dans la grande ville, qui s'envigore, s'épanouit, et subit une transformation complète au milieu des champs. Nous le répétons, tant qu'on laissera les indigents à leurs bouges infects, vivant dans l'ordure, sans instruction, s'accoutumant de génération en génération à recevoir le pain de l'aumône, on n'aura rien fait pour eux, et on aura méconnu les véritables intérêts de la société dont ils font partie, qui doit les subir, et sur laquelle ils pèsent de tout leur malheur, de toute leur abjection!

§ 4. *Les comptoirs belges. — Les commissionnaires-marchands. — Nos syndicats. — Insuffisance des moyens proposés pour relever notre commerce extérieur. — Fondation d'une grande compagnie commerciale. — Efforts tentés dans ce but. — Son utilité. — Objections faites à ce plan. — Leur réfutation.*

Pour placer des produits industriels, il ne suffit pas de les fabriquer ; il faut encore les faire connaître aux consommateurs, et fournir à ceux-ci les moyens d'en apprécier la supériorité. De là la pensée de constituer, dans les plus importantes stations commerciales, des comptoirs belges, placés sous une direction intelligente et habile, et représentant, au dehors, les intérêts nationaux. Les négociants étrangers y eussent trouvé des renseignements de tous genres sur nos ressources manufacturières, et nous devions y puiser, à notre tour, des informations précises sur les habitudes, les goûts ou les exigences de nos futurs clients. Des relations résultaient, naturellement, de cet entrecours. On citait, au surplus, des faits accomplis. Quelques établissements de ce genre, ouverts à la Havane, à Valparaiso et au Brésil avaient déjà contribué à activer nos ventes, et nous promettaient de nouveaux succès.

Ce plan, dont nous ne développons ici que les parties les plus saillantes, a une valeur réelle, et fixa l'attention des hommes spéciaux. Nous y reviendrons plus tard, en le complétant. Il facilite l'exportation des fabricats belges, mais sans améliorer considérablement la position des producteurs. Ceux-ci ne seront

plus obligés, il est vrai, d'acheter chèrement les services d'un commissionnaire étranger, mais n'auront-ils pas, comme autrefois, à faire de longs crédits aux acheteurs, et à supporter tous les frais de leurs envois? Créerons-nous des commerçants en même temps que des comptoirs? Il nous les faut cependant, car l'industriel, réduit à ses propres forces, ne pourrait profiter des avantages qu'on lui offre. Aux uns à s'occuper de la vente des objets manufacturés, de l'importation des matières premières et de l'extension des relations communes; aux autres la mission de produire à bas prix, et dans les meilleures conditions possibles. Tant que le chef d'usine sera contraint de se charger à la fois de la fabrication et de l'écoulement des marchandises exportées, notre organisation économique sera essentiellement vicieuse. Elle doit reposer nécessairement sur une loi qu'on ne viole jamais impunément, celle de la division du travail.

L'institution des commissionnaires-marchands, acquise depuis quelques années à l'industrie verviétoise, est basée sur ce principe. Voici en quels termes la chambre de commerce de Verviers, dans l'un de ses rapports, rend compte des opérations de ces utiles agents commerciaux.

« Le commissionnaire-marchand achète en son
» nom personnel, mais non pas pour son propre
» compte. Il recueille des ordres, se fait livrer des
» marchandises moyennant commission, paye l'in-
» dustriel et se charge des expéditions. Sous ce
» régime, ni l'intermédiaire ni le producteur ne
» courent les risques du commerce d'exportation.

» Entre le commissionnaire et son commettant, il
» n'y a qu'une question de crédit, et quant à l'indus-
» triel, il ne connaît que le commissionnaire. Celui-
» ci reçoit des commandes, mais n'accepte pas de
» consignations; il n'a pas de succursales à l'é-
» tranger; il a tout simplement des correspon-
» dants. »

« Ces commissionnaires rendent différents genres
» de service. Ils s'ouvrent des voies au dehors, étu-
» dient les goûts des consommateurs, font ou re-
» çoivent des offres de livraison, et remettent des
» échantillons aux industriels, comme modèles des
» produits à fabriquer. Leur présence favorise l'éta-
» blissement de nouvelles usines, car le manufactu-
» rier, grâce à eux, n'a plus besoin de chercher des
» débouchés : il les trouve sur place. »

Cette institution est excellente, et d'aucuns ont même prétendu qu'il suffisait de l'étendre à tout le pays, et à toutes les branches d'industrie, pour préparer à la Belgique un bel avenir commercial.

« Il est évident, disent-ils, que ce qui a empêché
» jusqu'ici nos industriels de traiter les affaires d'ex-
» portation, c'est la crainte de mal placer leur con-
» fiance. Débarrassés de cette préoccupation par
» l'intervention d'un agent responsable, on les verrait
» bientôt sortir de leurs habitudes, et exploiter large-
» ment les marchés extérieurs. »

Rien de plus vrai, mais ces intermédiaires, possédant une connaissance approfondie des marchés, ayant une clientèle à l'extérieur, consommés dans l'art d'étendre et de consolider les bons rapports commerciaux, où les trouverons-nous? S'il s'en est pré-

senté quelques-uns pour une manufacture spéciale, celle des draps, s'en formera-t-il d'autres pour toutes nos industries? N'avons-nous pas constaté que les qualités qu'on aimerait à rencontrer chez ces agents sont précisément celles qui font généralement défaut en Belgique? L'initiative individuelle, dans notre pays, n'est point parvenue, jusqu'à ce jour, à nous créer des débouchés permanents, malgré la situation florissante de notre fabrication, et ses ressources variées. Pouvons-nous, en présence de ce fait si bien constaté, nous reposer désormais sur elle?

Nos industriels eux-mêmes n'ont pas été de cet avis, et quelques-uns d'entre eux, prenant en main leur propre cause, ont cherché leur salut dans un système mixte, dont nous allons expliquer le mécanisme.

Un certain nombre de fabricants se réunissent entre eux, et constituent ce qu'ils appellent un « syndicat », c'est à dire une sorte de conseil dirigeant, chargé de les représenter à l'étranger, et de s'occuper, pour tous les membres de l'association, des moyens d'y obtenir des commandes. Des relations s'étant établies par les soins du syndicat ou de ses agents, les ordres reçus sont répartis entre les industriels associés, qui les exécutent suivant convention.

Cette organisation, applicable à quelques grandes industries, ne saurait être généralisée, et ne remplit point, par conséquent, le but que nous cherchons à atteindre. Elle présente, d'ailleurs, un côté faible, et qu'il sera toujours difficile de mettre à l'abri de toute critique; nous voulons parler de la distribution des

commandes entre les divers associés. L'impartialité la plus complète présidât-elle à cette distribution, elle excitera toujours des réclamations. De plus, l'installation d'un syndicat ne se fait pas sans frais, et les dépenses qu'elle nécessite retombent de nouveau sur les producteurs, ce qu'il faudrait éviter.

En résumé, toutes les tentatives faites jusqu'à ce jour en Belgique, pour y développer le commerce d'exportation, sont restées plus ou moins infructueuses. L'initiative privée y a échoué, aussi bien que l'action collective de quelques industriels.

Ce résultat n'a rien qui doive nous étonner. Quels sont les capitaux qui ont été mis, dans notre pays, au service de l'exportation? On a constitué des compagnies pour l'exploitation de nos charbonnages, de nos fers, de nos mines de plomb et de zinc, etc. Ces compagnies possèdent des millions, et puisent en outre dans les caisses d'une quantité de banques; le crédit ne fait pas défaut à ceux qui s'occupent de la production, mais est-il aussi libéralement octroyé à ceux qui se consacrent à la vente? L'industrie, les arts, les sciences, les plaisirs mêmes ont fait l'objet de l'attention des capitalistes, mais le commerce, point. Pour lui donner l'essor, nous ne connaissons qu'un moyen, celui qui a été employé si efficacement pour relever l'industrie nationale, l'application du principe d'association à ses entreprises.

Le projet de créer, en Belgique, une grande société commerciale, n'est pas nouveau, et remonte à près de vingt-six ans.

L'idée en a été émise dès 1842, durant la crise linière qui désola, vers cette époque, nos districts flamands.

La députation permanente de la Flandre orientale la reproduisit en 1843, mais sans succès. En 1846, une commission consultative fut rassemblée au ministère des affaires étrangères, composée de délégués des diverses chambres de commerce du pays, et celle-ci reconnut les avantages du sytème proposé. Elle élabora péniblement les statuts d'une association puissante, puis tout fut dit : On ajourna toute décision.

Cet ajournement doit-il se prolonger indéfiniment? Voici bientôt trente-sept ans que l'on *fait des vœux* pour que l'industrie obtienne enfin des débouchés, et trente-sept ans qu'elle les cherche en vain autour d'elle. Il nous semble que nous ne pouvons guère délibérer plus longtemps, et qu'il est désormais de notre devoir d'agir. Le roi Léopold II, étant encore duc de Brabant, ne nous y a-t-il pas encouragé lui-même, en démontrant, dans un langage aussi noble qu'élevé, la nécessité d'imprimer une impulsion plus vigoureuse au commerce national?

Pour engager nos négociants à prendre part aux expéditions d'outre-mer, il faut leur montrer l'intelligence et l'activité couronnés de succès, leur faire apprécier des faits, non des hypothèses.

Ces faits puissants, une société générale de commerce maritime peut seule les produire. Ce qui est impossible avec des capitaux isolés, des connaissances éparses et incomplètes, deviendra facile lorsqu'on fera un faisceau de tous ces éléments de vitalité, et qu'on les groupera avec unité et ensemble.

L'Angleterre, si remarquable par son génie mercantile ne doit-elle pas la possession d'une grande

partie de ses colonies asiatiques aux comptoirs que des marchands y ont établis, et qui finirent par s'absorber dans la fameuse compagnie des Indes? N'est-ce pas l'esprit d'association qui a contribué à élever la fortune commerciale et maritime de la Hollande, et à lui donner les riches établissements coloniaux qu'elle possède actuellement? Que seraient aujourd'hui la plupart de nos usines métallurgiques, si la *Société Générale*, fondée en Belgique par le roi Guillaume, ne leur avait pas ouvert ses caisses?

Toute idée, même la plus utile et la plus pratique, rencontre des contradicteurs.

« La Belgique, a-t-on dit, n'a pas de colonies. Or » une société d'exportation n'offre de chances de » succès qu'à condition de pouvoir exploiter un » marché privilégié. La *Handelsmaatschappij*, créée » en Hollande en 1824, au capital de 37 millions de » florins, fit de mauvaises affaires tant qu'elle se » livra à un négoce cosmopolite, et se releva aussitôt qu'elle restreignit ses opérations à l'exploitation des colonies hollandaises. Nous, qui n'aurions pas la faculté de changer de système, nous » n'éprouverions que des pertes. Que sont devenues, » d'ailleurs, les compagnies d'exportation constituées » dans nos provinces, en 1860 et en 1864, par l'initiative de quelques particuliers? N'ont-elles pas » abouti à la liquidation forcée?

» Dans l'hypothèse qu'une nouvelle tentative fût » plus heureuse, et qu'une société commerciale, » mieux organisée, procurât de beaux dividendes à » ses actionnaires, on n'en devrait pas moins combattre son établissement. En s'enrichissant, elle

» appauvrirait les maisons de commerce existantes,
» et ses opérations feraient aux transactions pri-
» vées un tort considérable. Celles-ci seraient
» impossibles, et cesseraient presque entièrement.
» Que deviendraient cependant les industriels, si
» une crise quelconque amenait alors la suppression
» de la Compagnie? Ils se trouveraient mille fois
» plus à plaindre qu'ils ne le sont sous le présent
» régime. »

Ces objections, que nous n'avons nullement cherché à atténuer, ne supportent point cependant un examen approfondi. A l'époque de la création de la *Handelsmaatschappij*, la plupart des ports coloniaux étaient encore fermés à la marine marchande étrangère, et dans tous pays, on ne songeait qu'à favoriser le pavillon national. L'industrie s'appuyait sur des droits protecteurs, le douanier veillait aux frontières, les relations étaient pénibles et difficiles. La possession d'une colonie était alors une source de richesses, car elle constituait un monopole en faveur des commerçants qui l'exploitaient. Comment des concurrents, privés de tels avantages, eussent-ils pu, en effet, lutter contre eux? Mais cet ancien ordre de choses, si longtemps debout, existe-t-il encore de nos jours? Ne pouvons-nous pas nous présenter sur les marchés lointains, en vertu des nouveaux traités de commerce, aux mêmes conditions que leurs possesseurs? Que nous importe que l'Australie, par exemple, reconnaisse la suzeraineté de l'Angleterre, si notre pavillon y est admis à parité de droits avec le pavillon britannique? Cela nous empêchera-t-il d'y vendre nos marchandises, et les y débiterions-nous

mieux si nous partagions avec le Royaume-Uni cette suzeraineté quasi nominale?

En méditant les considérations précédentes, on comprendra sans peine la cause des premiers échecs de la *Handelsmaatschappij*. Elle ouvrit ses comptoirs beaucoup trop tôt, avant que les chances d'exportation existassent, et eut le tort de les multiplier outre mesure. L'industrie belge, prise dans son ensemble, n'avait pas atteint, sous l'administration hollandaise, le degré de développement auquel elle est arrivée depuis. Nos fabricants, au début de leur carrière, ne pouvaient fournir à la *Handelsmaatschappij* des assortiments assez complets, ou assez variés.

Quant aux deux sociétés commerciales fondées en 1860 et en 1864, elles n'ont pas abouti par l'excellente raison qu'elles n'étaient pas nées viables. La première, la *Société Belge-Américaine*, poursuivait un but spécial, l'extension de nos rapports avec l'Amérique du Sud. Elle s'était constituée au capital nominal de 10 millions, sur lequel on avait versé 100,000 francs. Avec ces faibles ressources, elle organise une expédition pour la foire de Macon, en Amérique, et finit par se dissoudre.

Y a-t-il lieu de s'en étonner? Eut-elle réuni plus de capitaux, son succès ne dépendait-il pas en grande partie du triomphe des États confédérés?

La seconde compagnie, établie à Anvers sous le nom de *Société commerciale belge*, commença ses opérations en 1865. D'après le rapport de M. de Haulleville, publié en 1866, elle eut bientôt des succursales à Londres, Paris, la Guayra, Rio de Janeiro et

Melbourne, ainsi que des correspondants en Allemagne, en Russie, en Danemark, en Espagne, en Italie et aux Indes orientales. Il ne s'agissait de rien moins que d'introduire en Belgique les matières premières les plus nécessaires à notre industrie, d'augmenter l'importance du port d'Anvers par l'établissement de ventes publiques régulières, et d'en faire un digne concurrent des places de Londres, du Havre, de Liverpool et de Rotterdam. On devait même fournir aux commerçants, étrangers à l'association, les moyens d'étendre leur crédit par la négociation des *warrants*.

Or, le croirait-on? tous les détails de ce vaste plan, la fondation des nombreuses succursales de la société, les frais d'agences, les achats de marchandises, les avances de tous genres accompagnant une première installation, avaient pour unique base une somme de cinq cent mille francs, versée sur un capital nominal de 2,500,000 francs!

De tels essais, on en conviendra, ne prouvent guère contre le principe dont nous avons entrepris la défense.

Quant aux craintes exprimées concernant la concurrence que notre association ferait aux maisons d'exportation actuellement existantes, elles sont réellement illusoires. On sait combien notre négoce, hors d'Europe, a été peu considérable jusqu'ici, et dans quelles conditions il se fait habituellement. Loin d'être lésés dans leurs intérêts par l'établissement d'une grande compagnie commerciale, nos exportateurs y gagneraient beaucoup. Ils pourraient se servir de ses comptoirs pour leurs expéditions, en

payant un simple droit de commission, et profiteraient des relations nouvelles créées par celle-ci. Ils feraient leurs affaires avec plus de sécurité, et seraient en meilleure position de les étendre. La fondation de la Banque nationale, au capital de 25 millions de francs, faisant le commerce d'or et d'argent, caissière de l'État, possédant le privilége d'émettre des billets ayant cours légal, a-t-elle obligé les banquiers à fermer leurs bureaux? Certaines entreprises, celles qui sont dirigées, par exemple, vers la Chine et le Japon, sont même hors de la portée de la plupart des exportateurs, car la composition d'un chargement pour ces pays exige une mise de fonds de six à huit cent mille francs.

Il nous paraît inutile de prolonger cette discussion. On connaît maintenant les arguments des adversaires de notre projet ; il nous reste à l'exposer avec plus de détails, et à en faire ressortir les avantages.

§ 5. — *Des divers systèmes d'association commerciale. — Projet d'organisation d'une société générale de commerce. — Conditions auxquelles elle pourrait s'établir. — Conclusion.*

Une Compagnie commerciale, fondée en Belgique pour l'extension du commerce national, peut opérer de trois manières différentes :

1° Se borner à accepter des marchandises en consignation, pour la vente.

2° Se créer des relations à l'étranger, et s'y faire *l'intermédiaire responsable* des industriels, tant pour les acquisitions que pour les achats.

3° Établir des comptoirs, dirigés par des agents spéciaux, dans les grands centres de production et de consommation ; acheter des matières premières et placer des produits belges ; expédier pour compte des industriels toutes espèces de marchandises, en consignation, sauf prélèvement d'un droit de commission.

Dans le premier cas, la Compagnie se substituerait tout simplement aux commissionnaires actuels, en offrant toutefois plus de garantie à l'expéditeur. Elle n'apporterait qu'un faible secours à notre industrie, car la consignation entraîne avec elle des risques considérables, auxquels nos manufacturiers, avec beaucoup de raison, craignent de s'exposer.

La seconde combinaison est évidemment préférable, et donnerait à notre Société les fonctions du commissionnaire-marchand. Celui-ci étant isolé, n'a pas assez de ressources pour nous ouvrir des débou-

chés lointains, ce qui serait facile à une association. L'institution créée sur ces bases deviendrait une Banque de crédit et d'escompte. Elle renseignerait l'industrie nationale sur les besoins du marché extérieur, lui transmettrait des ordres et en *assurerait* le payement. Ce système n'est pas cependant à l'abri de la critique : il expose les sociétaires à toutes les chances du négoce, sans les faire profiter de ses avantages.

Dans le troisième cas, nous nous trouvons en présence d'une organisation beaucoup plus développée : la Compagnie, indépendamment des opérations dont il a été question plus haut, ferait elle-même des affaires commerciales. Voyons quel serait le mécanisme d'une telle entreprise.

Cette Société devrait nécessairement embrasser le commerce en général, car toutes les contrées sont plus ou moins dépendantes les unes des autres, en ce qui concerne les échanges. Pour bien combiner les voyages de retour, il est indispensable, d'ailleurs, de pouvoir disposer de produits variés, afin de choisir ceux qui offrent, — à certaines époques régulières, ou par suite de circonstances fortuites, — le bénéfice le plus assuré. L'administration de la Société se partagerait en différentes sections, tout en maintenant néanmoins son unité, concentrée dans la Direction. Des agents intéressés seraient placés dans les grands marchés étrangers pour y tenir un comptoir, y achèteraient des matières premières et y placeraient des produits belges. Les ordres d'achat qu'ils transmettraient au comité central devraient être accompagnés d'échantillons

exacts et d'instructions suffisantes pour diriger la fabrication de l'article demandé.

La Société expédierait pour son propre compte, ou pour celui des industriels qui désireraient faire un envoi particulier.

Examinons la première hypothèse. Aussitôt qu'elle aurait reçu avis, par l'un de ses agents, que celui-ci a recueilli quelques commandes, elle avertirait officiellement les fabricants qu'elle a besoin d'une certaine espèce de produits — ceux désignés par l'agent — livrables à époque fixe, à un prix maximum convenu, semblables à l'échantillon déposé dans ses bureaux ou au secrétariat de chaque chambre de commerce, et qu'elle en fera l'objet d'une adjudication publique, à laquelle tous sont appelés à concourir, promettant ses ordres à celui qui lui fera les conditions les plus avantageuses. Cette adjudication aurait lieu par soumission cachetée, de sorte qu'aucune considération personnelle ne pourrait influencer la décision du comité. A mérite égal, celui-ci accorderait néanmoins la préférence à l'adjudicataire qui aurait un intérêt dans l'association. Les fournitures ainsi faites seraient payées par les agents de celle-ci, selon les usages ordinaires du pays.

Si l'expédition se faisait en dehors des opérations de la Compagnie, pour une tierce personne, le comptoir vers lequel cet envoi serait dirigé en prendrait la charge, moyennant payement d'un droit de commission modéré.

Cette troisième combinaison nous paraît infiniment supérieure aux deux autres. Elle résoud — au

moins d'après nous — toutes les difficultés qui ont paralysé jusqu'ici le commerce d'exportation en Belgique.

En effet, elle nous crée des relations avec les principaux marchés, et nous instruit sur les objets qu'on peut y vendre le plus avantageusement; elle dégage l'industriel des préoccupations constantes que donnent les règlements de comptes, n'exige de lui nulle avance, et lui laisse la faculté de consacrer toutes ses ressources à la production. Elle fournit à nos fabriques, à bas prix, les matières premières dont ces établissements font usage, et distribue ses commandes entre les manufacturiers — par l'adoption du principe de l'adjudication publique — sans que nul n'ait à se plaindre d'être victime de la faveur ou de l'intrigue. Elle substitue la solidité, l'unité, l'ensemble, l'intelligence et la bonne foi à l'incertitude, l'incohérence, l'isolement, l'ignorance et la cupidité.

La réalisation de ce projet offre-t-elle des difficultés insurmontables? Nous allons en juger.

Pour fonder une société générale de commerce, en Belgique, il faut, d'après nous, réunir un capital d'environ vingt-cinq millions de francs. Cette somme est considérable, mais nous croyons qu'on la prélèverait sans difficulté dans nos provinces, si les capitalistes belges découvraient, dans la combinaison proposée, des garanties suffisantes. Nous allons en citer une preuve, tirée des documents officiels. Au 31 décembre 1860, 263 sociétés anonymes, légalement constituées, fonctionnaient dans notre pays, au capital nominal de 1,141,131,653 fr. 14 c. Toutes

ces associations, parmi lesquelles il s'en trouvait un grand nombre dont les bénéfices étaient soumis à tous les hasards de la spéculation, ont trouvé des actionnaires, et quelques-unes d'entre elles, prudemment dirigées, ont donné les meilleurs résultats. La plus ancienne compagnie anonyme instituée dans le royaume, la *Securitas* d'Anvers, qui date du 20 mars 1819, et s'occupe d'assurances maritimes et contre l'incendie, existe encore de nos jours; la *Société générale pour favoriser l'industrie nationale*, dont nous avons déjà parlé, fut autorisée en 1822.

Nos manufacturiers auraient le plus grand intérêt à la fondation d'une grande compagnie d'exportation. Il est donc probable qu'on trouverait parmi eux un grand nombre de souscripteurs, en supposant qu'on n'émît pas les actions de ladite Compagnie à un chiffre trop élevé, et qu'elles fussent, par exemple, de mille francs. Aujourd'hui ils n'ont que deux alternatives, et doivent renoncer entièrement à l'exploitation des marchés transocéaniens, ou s'imposer des frais qui ne leur permettent pas d'y paraître avec avantage. Cette combinaison leur offre une chance d'y acquérir une brillante position, pour prix d'une mise de fonds relativement légère. Afin de diminuer encore leurs risques, on pourrait stipuler, dans les statuts de l'association, que celle-ci se trouverait dissoute de plein droit du jour où son capital se trouverait réduit aux deux tiers.

Cette circonstance, hâtons-nous de le dire, n'est guère probable. Si des expéditeurs isolés, ne possédant qu'un capital fort restreint, et agissant dans les circonstances les plus défavorables, ont trouvé

moyen, jusqu'ici, de conclure quelques affaires avec l'étranger, pourquoi une société puissante n'en ferait-elle pas? Le mobile de l'intérêt privé ne manquerait même pas à ses agents, dont le traitement varierait selon l'importance du bilan annuel.

Disposant de ressources importantes, la Compagnie pourrait attendre les chances d'une vente avantageuse, ce qui est souvent impossible à un simple particulier. Grâce à la présence de ses employés sur les marchés principaux, les articles qu'elle expédierait à l'étranger ou qu'elle en recevrait seraient achetés avec choix, de la meilleure qualité, bien emballés, et envoyés avec toute l'économie désirable. Les bénéfices de commission, de courtage, d'emmagasinage, que l'on ferait sur les ventes et les achats, demeureraient dans les coffres des associés, et constitueraient déjà, à eux seuls, un gain net et assuré. De plus, les envois et retours s'effectuant en marchandises, on n'aurait plus besoin de faire circuler des valeurs monnayées ou d'émettre des lettres de change. Si, par aventure, le directeur d'un comptoir manquait de fonds, il n'aurait pas besoin d'écrire en Belgique pour avoir des traites; il lui suffirait de s'entendre avec une des succursales de l'administration, — la plus rapprochée de lui — et il éviterait les frais de banque et de correspondance, fort onéreux, auxquels nos expéditeurs sont encore soumis en ce moment.

Nous avons souvent cité, dans le cours de cet ouvrage, l'exemple de l'Angleterre. C'est qu'il existe, entre cette contrée et la Belgique, les plus grands rapports. Notre pays, comme le Royaume-Uni,

possède sur les anciennes puissances commerciales un avantage inappréciable : les Vénitiens et les Hollandais, qui s'enrichirent par le négoce, n'avaient fondé que d'immenses entrepôts ; les Anglais et les Belges ont à la fois l'entrepôt et l'atelier. Or, il existe en Angleterre, non pas une, mais dix sociétés de l'importance de celle dont nous proposons l'établissement. Grâce à leurs efforts, l'Angleterre n'a pas seulement sauvegardé ses intérêts, mais elle a puissamment contribué aux progrès de la civilisation universelle. Sans leur secours, elle ne fût jamais parvenue à créer l'industrie moderne, qui a un caractère de grandeur et de nouveauté auquel aucun développement de l'intelligence humaine, dans l'antiquité, ne saurait être comparé.

Veut-on savoir ce qu'elle y a gagné? Il suffit, pour en avoir une idée, de comparer les produits de l'*income-tax* à différentes époques. En 1806, l'*income-tax*, ou impôt sur les revenus, était assis sur des rentrées évaluées à 128,220,560 livres sterling, ce qui, capitalisé au denier 25, représentait un capital de 3,205,513,000 livres sterling. En 1815, la taxe fondée sur les mêmes bases, en y comprenant les intérêts et dividendes de l'industrie, s'appuyait sur un revenu de 162,621,309 livres, soit, à raison du denier 25, un capital de 4,065,532,725 livres sterling. En 1855, l'*income-tax* portait sur un revenu de 267,818,844 livres, ce qui répondait à un capital de 6,695,741,100 livres sterling, ou à la somme énorme de 167 milliards 366 millions 777,500 francs.

Les Belges, comme les Anglais, sont faits pour

risquer la fortune d'outre-mer : ils sont courageux, économes, persévérants, et ont prouvé dans les colonies hollandaises ce qu'ils valent comme administrateurs, négociants ou pionniers.

En présence de pareils faits, peut-on admettre que les capitalistes belges, qui ont accordé leur appui à tant d'opérations éminemment chanceuses, refuseraient leur concours à une société de commerce, qui ferait leurs affaires et celles du pays? S'il en était ainsi cependant, nous croyons qu'il serait du devoir du gouvernement d'intervenir, et qu'il est plus que temps qu'il le fasse, *dans l'intérêt du Trésor*. Nous n'aurons pas de peine à le prouver. D'après les documents récemment publiés, les évaluations de recettes portées au budget des voies et moyens pour l'exercice 1869, s'élèveront à une somme totale de 174,376,000 francs, excédant de 5,185,220 fr. les prévisions établies pour 1868. Les budgets des dépenses pour l'exercice 1869 montent à 175,173,588 fr., et dépassent ainsi de 797,588 fr. celui des voies et moyens. « Le produit des impôts » directs n'a pas suivi la marche ascendante qu'on » avait constatée depuis plusieurs années : le pro» duit du droit de patente, du débit de boissons et » du tabac est demeuré en-dessous des prévisions. » Les recettes des chemins de fer n'ont pas rap» porté également ce qu'on en espérait. »

Que conclure de tout ceci, sinon que l'influence de l'état de marasme dans lequel se trouve notre industrie commence à peser sur le Trésor lui-même? Il faut donc qu'on agisse, et promptement. Il suffirait que le gouvernement garantît un minimum

d'intérêt aux porteurs d'actions de la Société de commerce, — exigible seulement dans le cas où celle-ci ne pourrait le payer elle-même — pour donner une vive impulsion aux souscriptions. Les Chambres, en l'autorisant à prendre cet engagement, qui ne serait pas très lourd pour les finances publiques, viendraient efficacement au secours des classes ouvrières, et feraient acte de prévoyance et de sagacité politique. Plus le peuple sera libre, heureux et prospère, plus il tiendra à sa nationalité, à ses institutions à ses lois : mieux il saura les conserver et les défendre!

FIN

# ERRATUM

Dans un ouvrage renfermant beaucoup de chiffres, il est rare qu'il ne se glisse pas quelques erreurs. Nous en signalerons une, par exemple, page 179, ligne 28, où il faut remplacer 879,559,000 par 470,259,000.



